

新居浜市
地域公共交通計画
資料編

令和6年3月



新居浜

目次

第1章 アンケート調査による住民の意見の整理.....	2
（1）アンケート調査の概要.....	2
（2）回答者の属性の特徴.....	3
（3）日頃の移動及び市内の交通状況.....	7
（4）路線バスの利用状況.....	10
（5）おでかけタクシーの利用状況.....	20
（6）市内の公共交通の課題と利便性向上の施策の方向性.....	37
（7）調査結果の概要.....	42
第2章 ヒアリング調査による事業者の意見の整理.....	44
（1）ヒアリング調査の概要.....	44
（2）経営・運行状況.....	44
（3）新居浜市の交通状況.....	45
（4）おでかけタクシーの状況.....	46
（5）今後の事業運営.....	46

第 1 章 アンケート調査による住民の意見の整理

(1) アンケート調査の概要

① 住民移動アンケート調査

1) 調査手法	郵送（配布・回収）による自記式アンケート
2) 調査対象者	新居浜市に居住する 18 歳以上の住民のうちランダムに抽出した 3,000 名
3) 実査期間	令和 4 年 12 月 31 日～令和 5 年 1 月 31 日
4) 回収サンプル数	配布サンプル数計 3,000（川西地区 1,000s、川東地区 1,000s、上部地区 1,000s） 回収サンプル数計 1,105 サンプル（回収率 37%）
5) 設問内容	ア.日頃の移動状況、イ.路線バスの利用状況、ウ.おでかけタクシーの利用状況 エ.交通全般に対する意見等、オ.属性情報（性別・年代・家族構成・職業等）

② 路線バス利用者アンケート調査

1) 調査手法	新居浜駅、イオンモール新居浜、住友別子病院の 3 カ所のバス停における調査員による配布（郵送回収）による自記式アンケート
2) 調査対象者	路線バス乗降者
3) 実査期間	令和 5 年 2 月 17 日～2 月 28 日
4) 回収サンプル数	配布サンプル数計 336（新居浜駅 177s、イオンモール新居浜 123s、住友別子病院 36s） 回収サンプル数計 80 サンプル（回収率 24%）
5) 設問内容	ア.日頃の移動状況、イ.路線バスの利用状況、ウ.おでかけタクシーの利用状況 エ.交通全般に対する意見等、オ.属性情報（性別・年代・家族構成・職業等）

③ おでかけタクシー利用者アンケート調査

1) 調査手法	川東地区、上部地区における「おでかけタクシー」の乗務員による配布（郵送回収）による自記式アンケート
2) 調査対象者	川東地区、上部地区における「おでかけタクシー」利用者
3) 実査期間	令和 5 年 2 月 20 日～2 月 28 日
4) 回収サンプル数	配布サンプル数計 285 回収サンプル数計 62 サンプル（回収率 22%）
5) 設問内容	ア.日頃の移動状況、イ.路線バスの利用状況、ウ.おでかけタクシーの利用状況 エ.交通全般に対する意見等、オ.属性情報（性別・年代・家族構成・職業等）

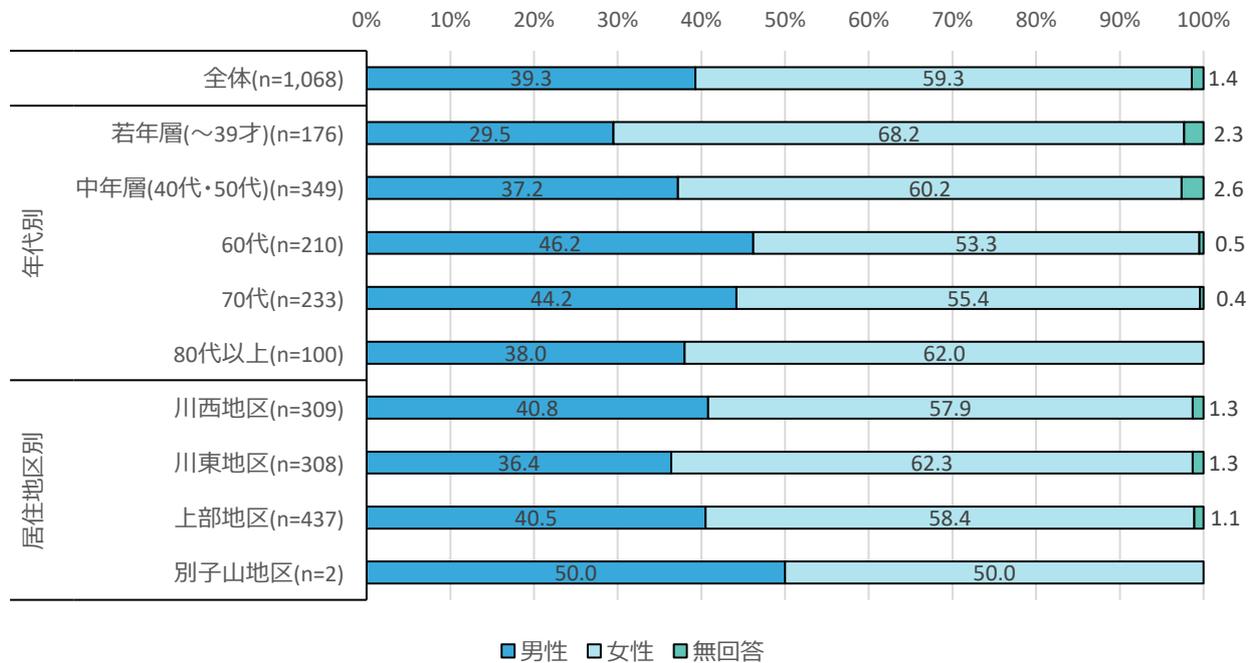
(2) 回答者の属性の特徴

① 性別 (Q37)

回答者の性別は、「女性」が59.3%、「男性」39.3%と女性が比較的高くなっている。

いずれの年代別、居住地区別でも「女性」の割合が高いが、60代では男性が46.2%と比較的高い。

図表7-1 性別

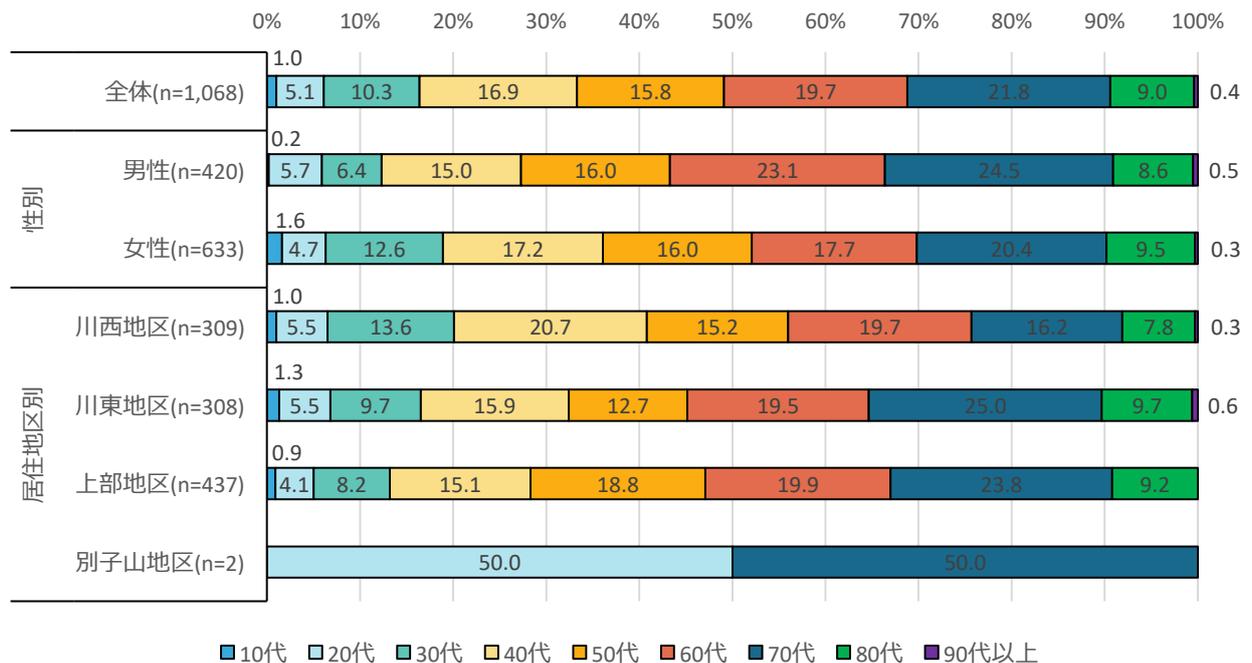


② 年齢 (Q38)

回答者の年齢は、60代以上の割合が過半数を占めている。

性別では女性で、居住地区別では川西地区で50代以下の割合が5割を超え、回答者の年齢が比較的若い。

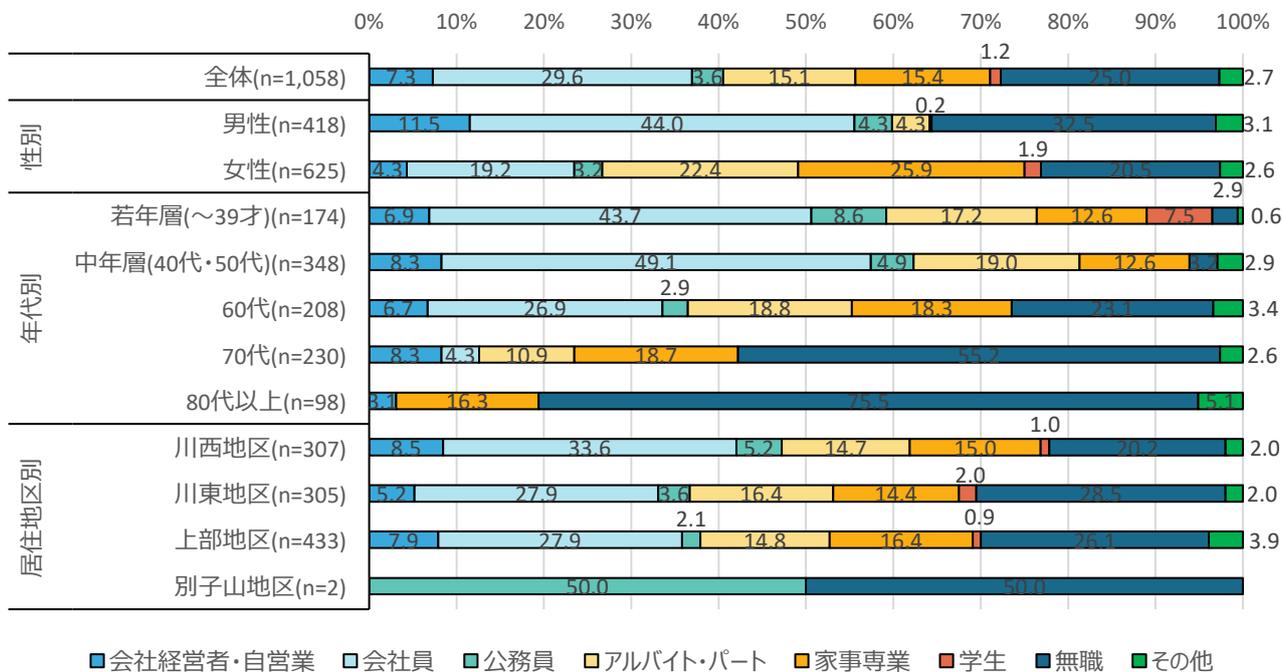
図表7-2 年齢



③ 職業 (Q39)

回答者の職業は、「会社員」が29.6%と最も高く、次いで「無職」(25.0%)、「家事専業」15.4%となっている。性別では、女性で「アルバイト・パート」が22.4%と比較的高い。年代別では、年代が上がるにつれて「無職」の割合が高くなっている。居住地区別では、川西地区で「会社員」が3割を超え比較的高い。

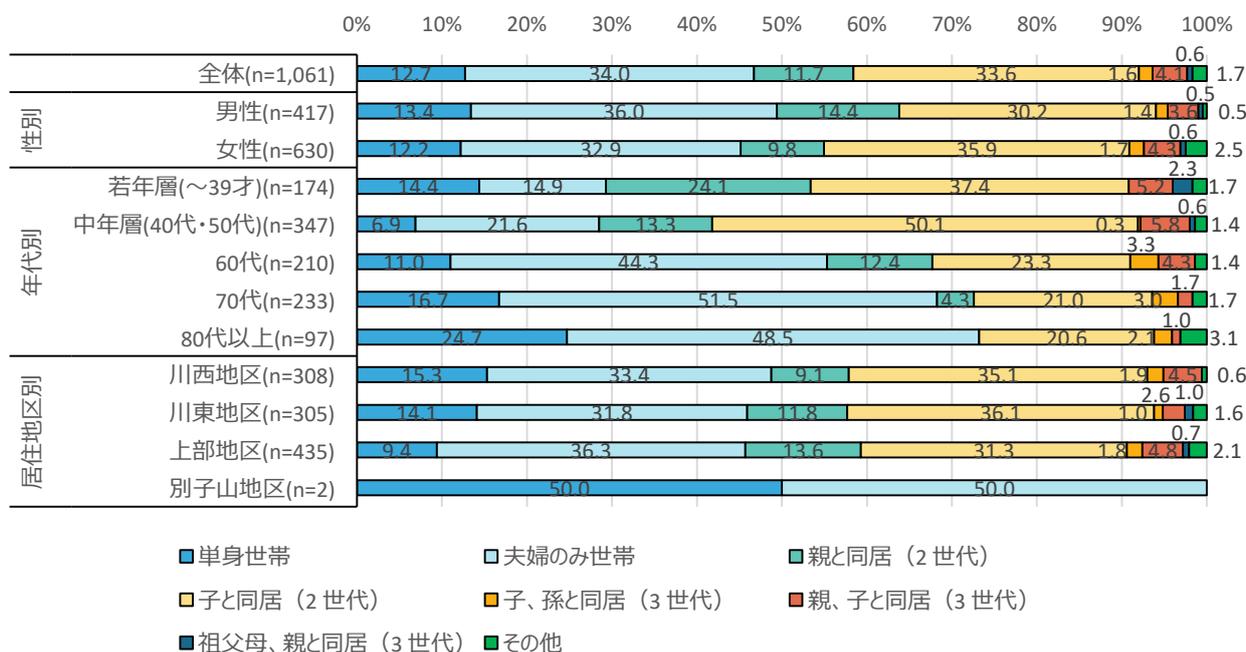
図表7-3 職業



④ 家族構成 (Q40)

回答者の家族構成は、「夫婦のみ世帯」が34.0%、「子と同居(2世代)」が33.6%と高く、他は2割未満である。性別では、女性で「子と同居(2世代)」(35.9%)が男性と比べ高い。年代別では、若年層~70代で年代が上がるにつれて「夫婦のみ世帯」の割合が高くなっている。居住地区別では、傾向に大きな違いはみられない。

図表7-4 家族構成

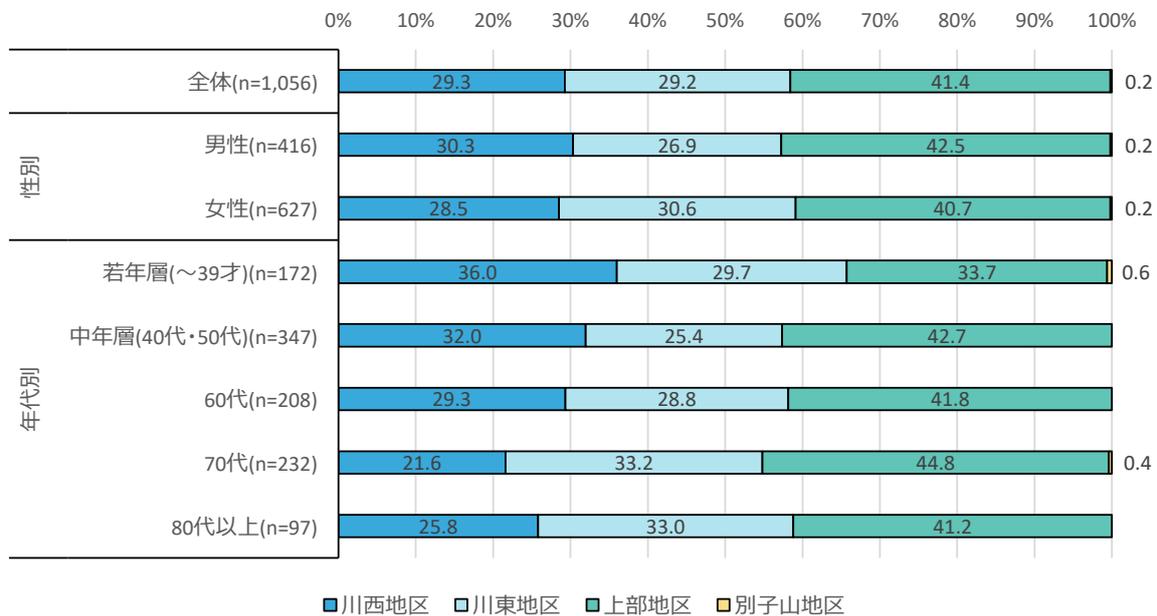


⑤ 居住地区 (Q41)

回答者の居住地区は、「上部地区」が4割を超え最も高く、「川西地区」と「川東地区」が約3割となっている。

性別では、大きな違いはみられないが、男性で「上部地区」が42.5%とやや高い。年代別では、若年層～70代で年代が上がるにつれて「川西地区」の割合が低くなっている。

図表7-5 居住地区

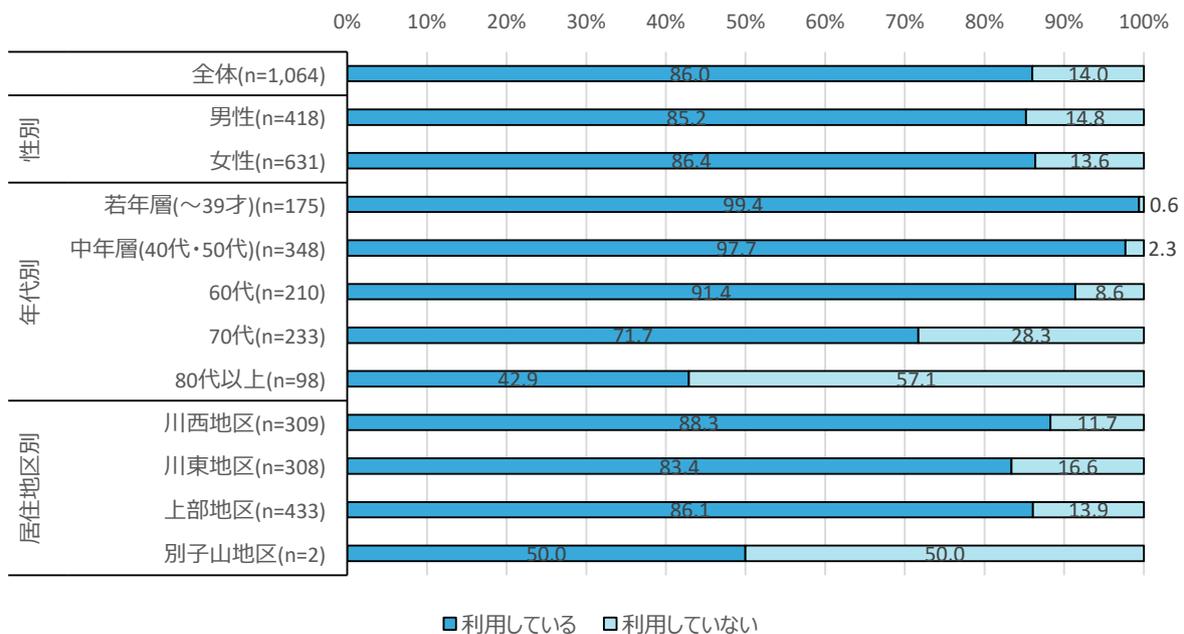


⑥ スマートフォンの利用状況 (Q49)

回答者のスマートフォンの利用状況は、「利用している」が86.0%、「利用していない」が14.0%となっている。

性別、居住地区別では、大きな違いはみられない。年代別では、若年層～60代で「利用している」が9割を超え特に高く、年代が上がるにつれて「利用している」が低くなっており、80代以上では半数を下回る。

図表7-6 スマートフォンの利用状況

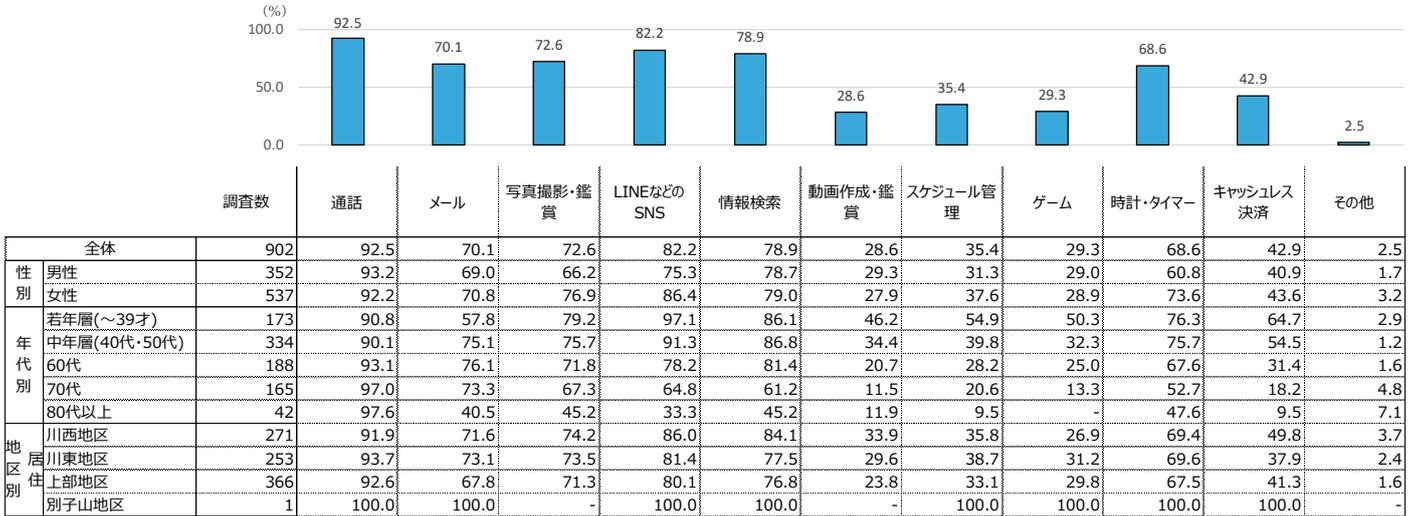


⑦ スマートフォンで行っていること (Q50)

回答者のスマートフォンで行っていることは、「通話」が92.5%と最も高く、次いで「LINEなどのSNS」(82.2%)、「情報検索」(78.9%)となっている。

性別では、女性で「LINEなどのSNS」が86.4%と男性と比べ高い。年代別では、70代以上で「通話」が95%を超え特に高い。居住地区別では、川西地区で「キャッシュレス決済」がほぼ5割と他の地区と比べ高くなっている。

図表7-7 スマートフォンで行っていること

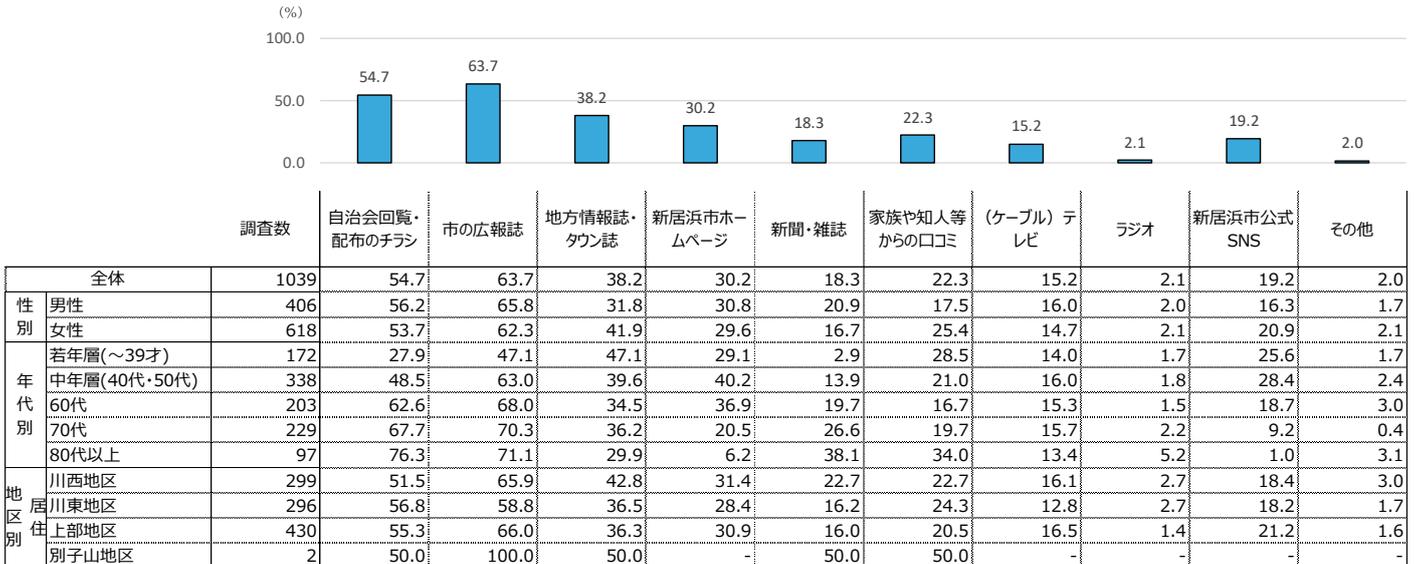


⑧ 市政情報の入手手段 (Q51)

回答者の市政情報の入手手段は、「市の広報誌」が63.7%で最も高く、次いで「自治会回覧・配布のチラシ」(54.7%)、「地方情報誌・タウン誌」(38.2%)となっている。

性別では、男性で「地方情報誌・タウン誌」が31.8%と女性と比べ低い。年代別では、年代が上がるにつれて「自治会回覧・配布のチラシ」、「市の広報誌」、「新聞・雑誌」の割合が高くなっている。居住地区別では、川東地区で「市の広報誌」が他の地区と比べ低く、川西地区で「地方情報誌・タウン誌」が他の地区と比べ高い。

図表7-8 市政情報の入手手段



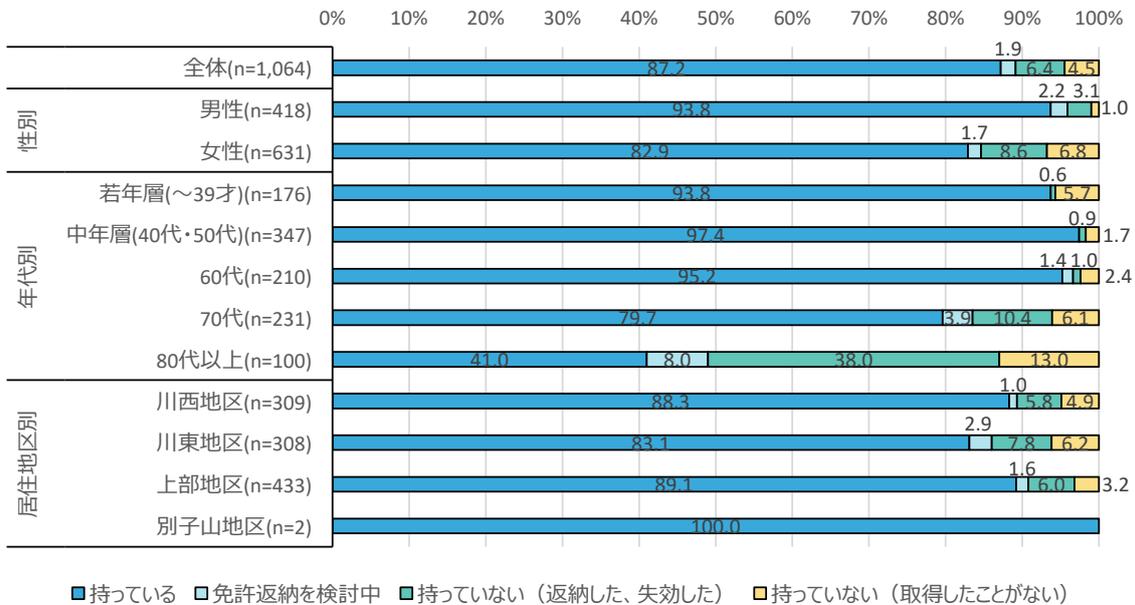
(3) 日頃の移動及び市内の交通状況

① 免許保有の有無 (Q43)

回答者の免許保有の有無は、「持っている」が87.2%と9割近くが免許を保有している。

性別では、女性で「持っている」が82.9%と男性と比べ比較的低い。年代別では、年代が上がるにつれて「持っていない（返納した、失効した）」の割合が高くなっており、80代以上では38.0%と特に高い。居住地区別では、川東地区で「持っている」が83.1%と他の地区と比べやや低い。

図表7-9 免許保有の有無

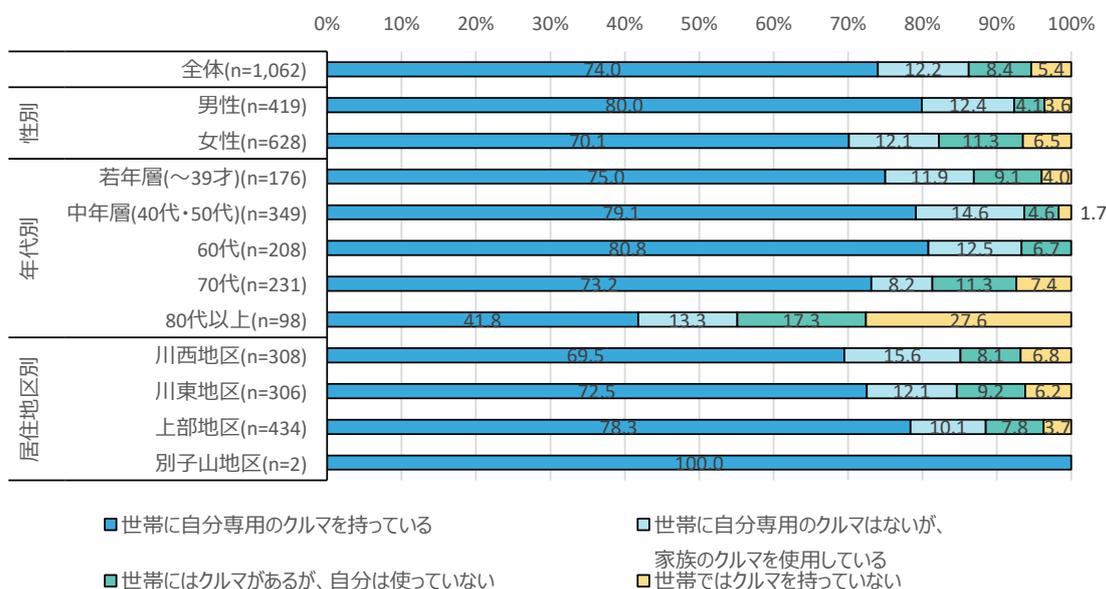


② 世帯での車の保有状況 (Q44)

回答者の世帯での車の保有状況は、世帯で車を持っている割合が9割を超えている。

性別では、男性で「世帯に自分専用のクルマを持っている」が8割と女性と比べ高い。年代別では、80代以上で「世帯ではクルマを持っていない」が27.6%と比較的高くなっている。居住地区別では、上部地区で「世帯に自分専用のクルマを持っている」が8割近くと他の地区と比べ高くなっている。

図表7-10 世帯での車の保有状況

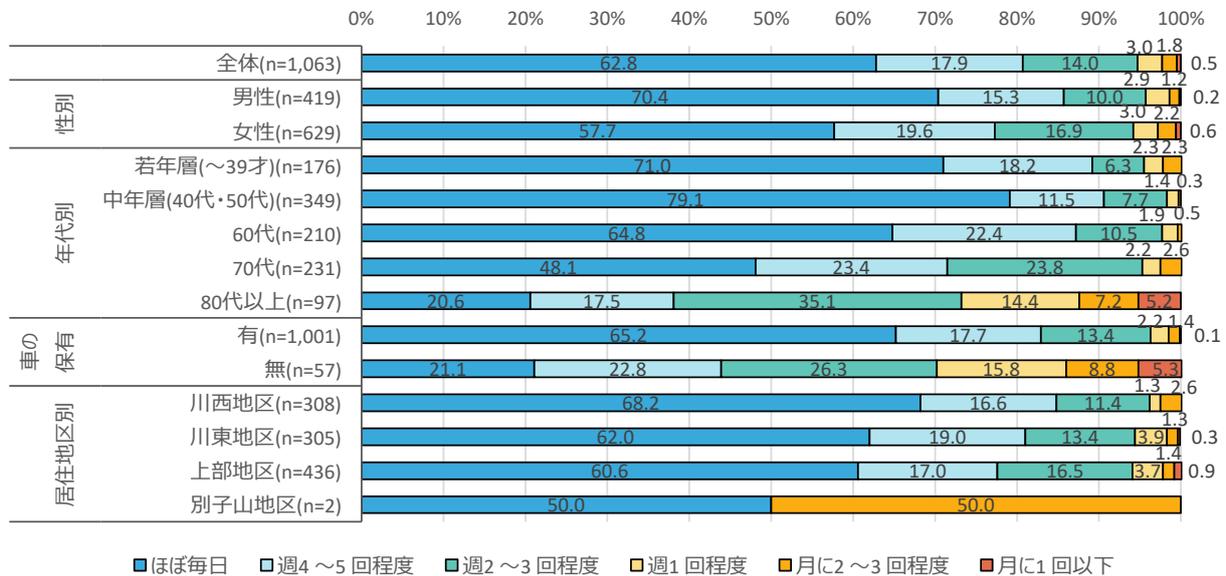


③ 外出頻度 (Q45)

外出の頻度については、全体では「ほぼ毎日」が62.8%で最も高く、次いで「週4～5回程度」(17.9%)となっており、週4～5回程度以上外出する割合が約8割となっている。

性別では男性、年代別では中年層で外出頻度が高いが、80代以上では「週2～3回程度」が35.1%で最も高い。車を保有していない回答者では、週1回程度以下の合計が約3割となっている。居住地区別では、川西地区で「ほぼ毎日」が68.2%となっており、他の地区と比べて外出頻度が高い傾向がみられる。

図表 7-11 外出頻度

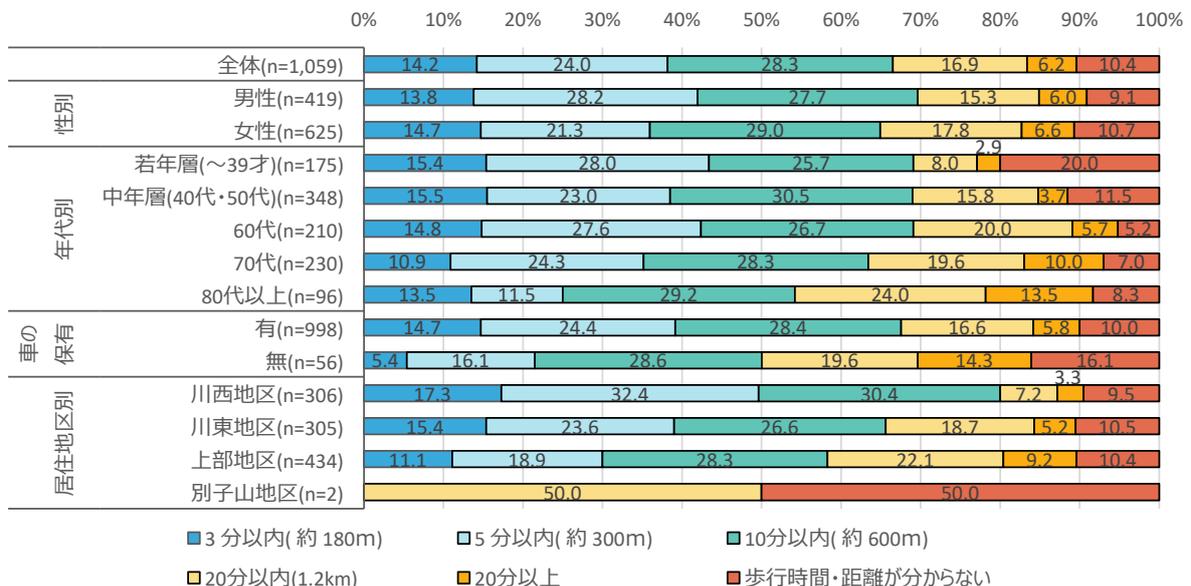


④ 最寄りのバス停までの距離 (Q46)

最寄りのバス停までの距離は、全体では「10分以内(約600m)」が28.3%で最も高く、次いで「5分以内(約300m)」(24.0%)となっている。全体の38.2%が最寄りのバス停まで5分以内となっている。

車を保有していない回答者では、「20分以内」、「20分以上」、「歩行時間・距離が分からない」が、保有している回答者と比べ高い。居住地区別では、川西地区では「5分以内(約300m)」が32.4%で最も高く、「3分以内(約180m)」(17.3%)と合わせて半数近くが5分以内となっている。一方、川東地区と上部地区では「10分以内(約600m)」が2割台後半で高い。川東地区はこれに「5分以内(約300m)」(23.6%)が続くが、上部地区では「20分以内(1.2km)」(22.1%)が2番目に高く、地域により差がみられる。

図表 7-12 最寄りのバス停までの距離

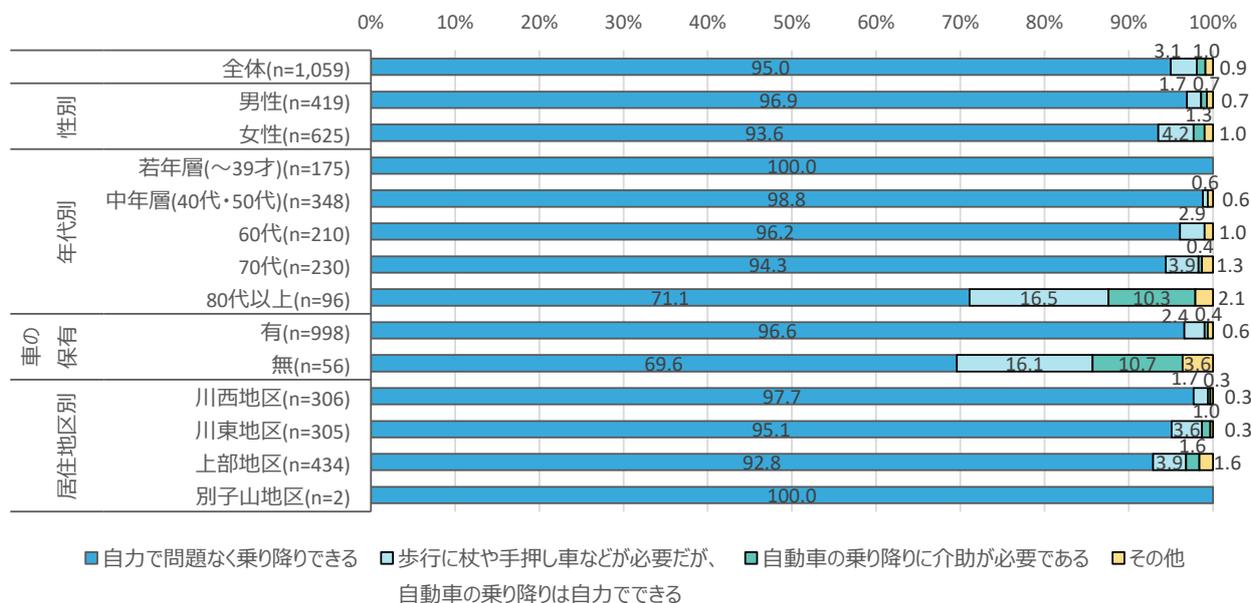


⑤ 自動車の乗り降りの状態 (Q47)

自動車の乗り降りについては、「自力で問題なく乗り降りできる」が95.0%と高くなっている。

性別では女性で「歩行に杖や手押し車などが必要だが、自動車の乗り降りは自力でできる」が4.2%とやや高い。また、80代以上や車を保有していない回答者では、いずれも「歩行に杖や手押し車などが必要だが、自動車の乗り降りは自力でできる」が16%以上、「自動車の乗り降りに介助が必要」が10%以上とやや高い。居住地区別ではいずれも「自力で問題なく乗り降りできる」が9割を超えるが、上部地区で92.8%とやや低い。

図表7-13 自動車の乗り降りの状態

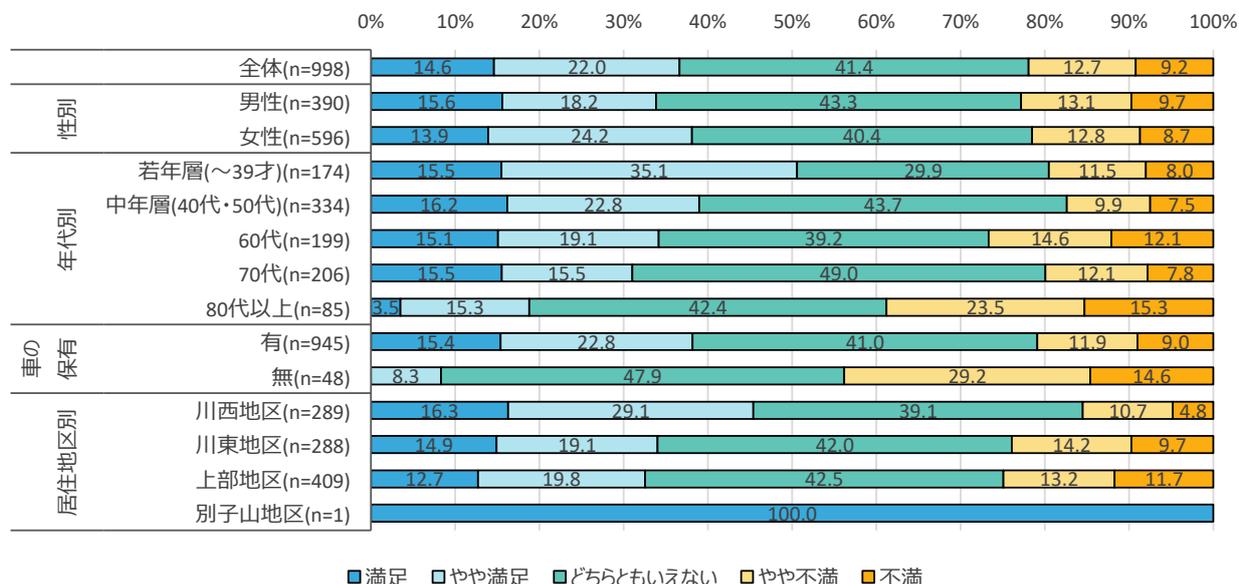


⑥ 日頃の移動のしやすさに対する満足度 (Q31)

日頃の移動のしやすさに対する満足度は、「どちらともいえない」が41.4%で最も高い。「満足」(14.6%)と「やや満足」(22.0%)の合計(以下、満足度)は36.6%、「やや不満」(12.7%)と「不満」(9.2%)の合計(以下、不満度)は、21.9%となっており、比較的満足している割合の方が高いが、不満を持っている回答者も一定数存在している。

年代別では若年層ほど満足度が高くなっている。車を保有していない回答者では、不満度が43.8%と4割を超える。居住地区別では、川西地区、川東地区、上部地区の順で、満足度が高くなっている。

図表7-14 日頃の移動のしやすさに対する満足度



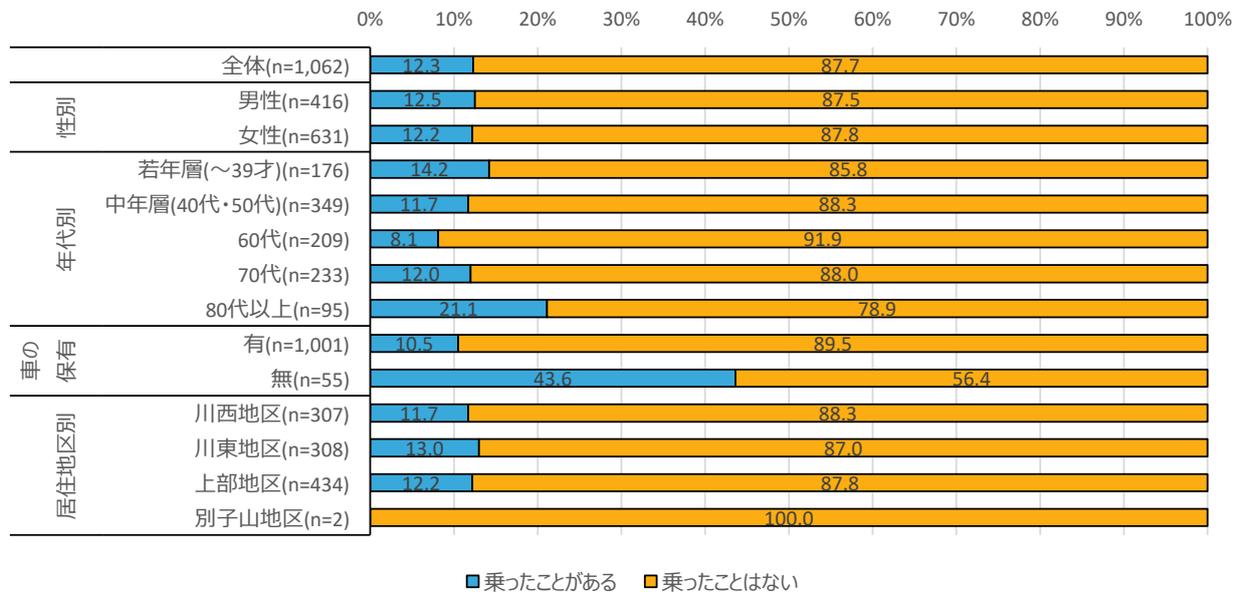
(4) 路線バスの利用状況

① 路線バスの利用率 (Q9)

直近1年間での路線バスの利用については、「乗ったことがある」が12.3%、「乗ったことはない」が87.7%で、乗ったことはないという割合が高くなっている。

性別、年代別、居住地区別でも「乗ったことはない」が高く、年代別の80代以上を除くと、85%以上となっている。一方、車を保有していない回答者では、「乗ったことがある」が43.6%と4割を超えている。

図表7-15 路線バスの利用率

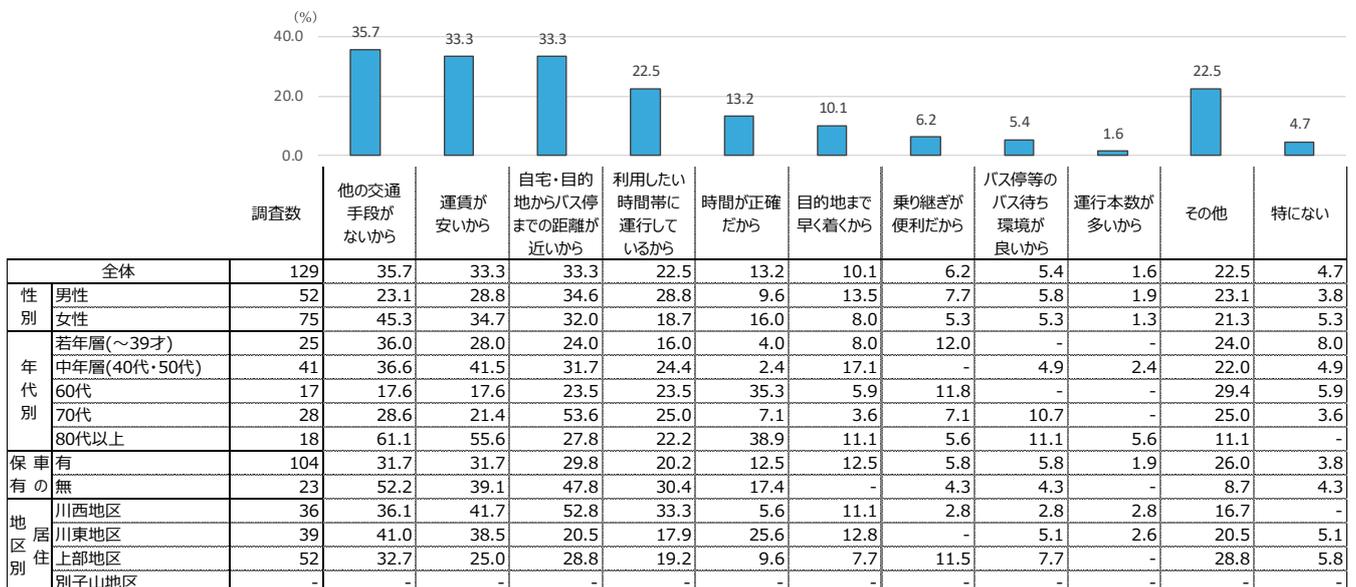


② 路線バスを利用する理由 (Q11)

路線バスを利用する理由は、全体では「他の交通手段がないから」が35.7%で最も高く、次いで「運賃が安いから」、「自宅・目的地からバス停までの距離が近いから」(各33.3%)となっている。

性別では女性で「他の交通手段がないから」、「運賃が安いから」、「時間が正確だから」が男性と比べ高い。車を保有していない回答者では、「他の交通手段がないから」、「自宅・目的地からバス停までの距離が近いから」が5割前後となっている。居住地区別では、川西地区では「自宅・目的地からバス停までの距離が近いから」が52.8%と、他の地域と比べて高い。一方、川西地区では「他の交通手段がないから」が4割を超え比較的高くなっている。

図表7-16 路線バスを利用する理由

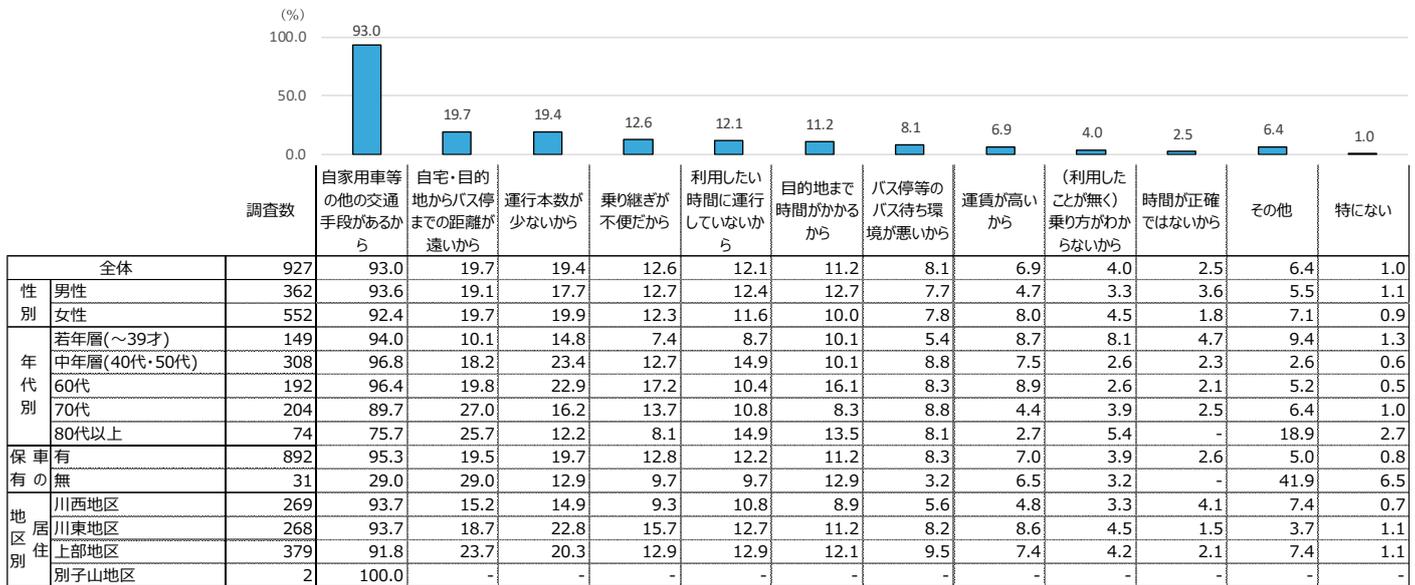


③ 路線バスを利用しない理由 (Q13)

路線バスを利用しない理由としては、「自家用車等の他の交通手段があるから」が93.0%と高くなっている。

性別、年代別、居住地区別でも「自家用車等の他の交通手段があるから」が高いが、70代、80代以上では「自宅・目的地からバス停までの距離が遠いから」が25%以上でやや高い。車を保有していない回答者では、「その他」が41.9%と高くなっている。居住地区別では、上部地区で「自宅・目的地からバス停までの距離が遠いから」、川東地区と上部地区で「運行本数が少ないから」が2割以上となっている。

図表7-17 路線バスを利用しない理由

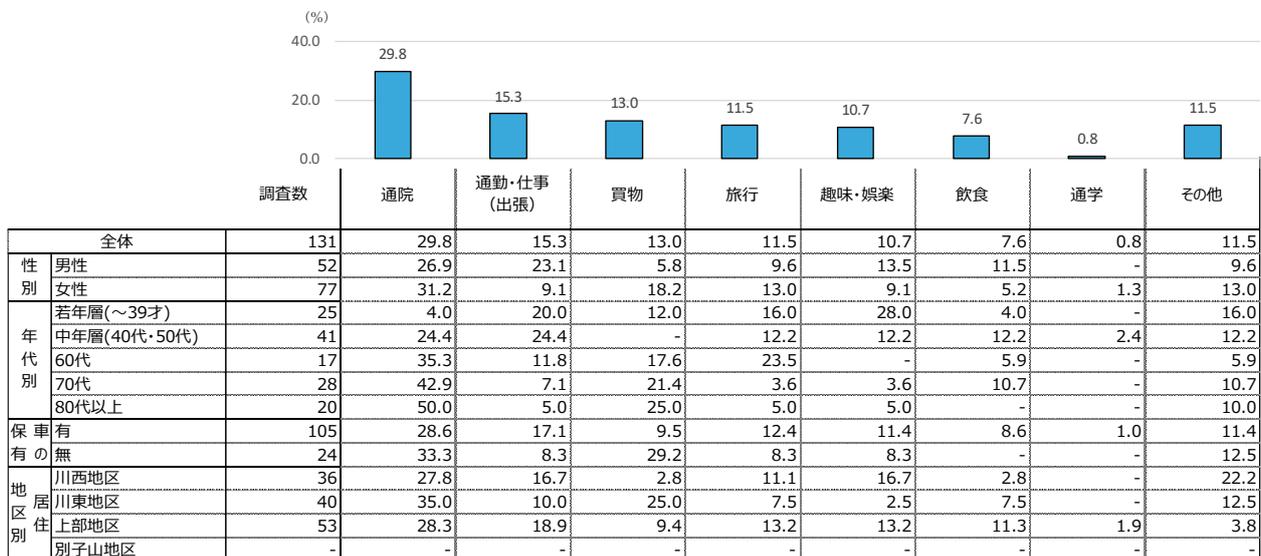


④ 路線バスの利用目的 (Q10)

路線バスの利用目的は、「通院」が29.8%で最も高く、次いで「通勤・仕事(出張)」(15.3%)、「買物」(13.0%)となっている。

性別では男性で「通勤・仕事(出張)」や「趣味・娯楽」、「飲食」、女性で「通院」や「買物」、「旅行」が高い。年代別では年代が上がるにつれて、「通院」が高くなっている。車を保有していない回答者では、「買物」が3割近くとなっている。居住地区別では、川東地区で「通院」や「買物」が他の地区と比べて高い。

図表7-18 路線バスの利用目的

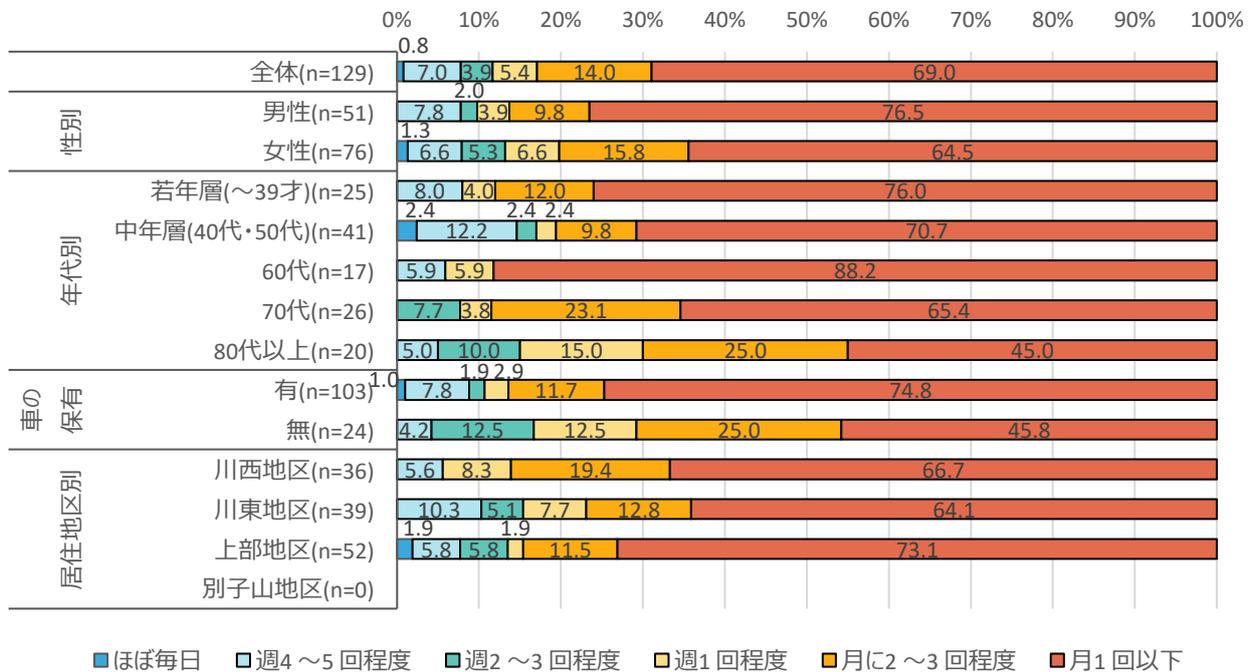


⑤ 路線バスの利用頻度 (Q10)

路線バスの利用頻度は、「月1回以下」が69.0%で最も高い。

性別では女性、年代別では、比較的高齢層で利用頻度が高い。車を保有していない回答者では、月に2～3回程度以上利用する割合が半数を超える。居住地区別では、川東地区で「週4～5回程度」が10.3%と比較的高く、他の地域と比べ利用頻度が高い。

図表7-19 路線バスの利用頻度



⑥ 路線バスの利用曜日 (Q10)

路線バスの利用曜日については、月曜日から金曜日までが3割台、土曜日、日曜日が2割台後半となっている。

性別では傾向に大きな違いはみられないが、女性の方がやや平日の割合が高い。年代別では、若年層で土日の利用割合が高い傾向となっている。車を保有していない回答者では、「日曜日」が4割を超えている。居住地区別では大きな違いはみられないが、川西地区で木曜日の割合が高い。

図表7-20 路線バスの利用曜日

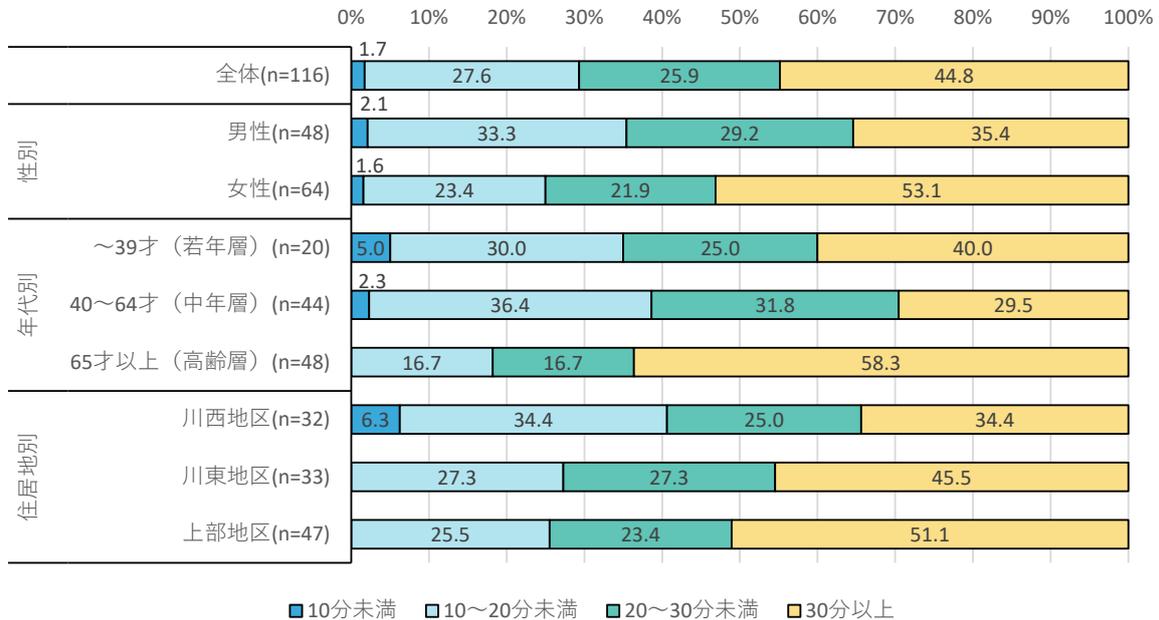


⑦ 路線バスを利用する際の目的地までの乗車時間（Q10）

全体では、「10～20分未満」と「20～30分未満」が2割半ばで、「30分以上」が4割半ばとなっている。

年齢別では、高齢層で乗車時間が長く、長距離移動でもバスを利用している人が多い。居住地別では、上部地区で乗車時間が長い人が多い。

図表7-21 路線バスを利用する際の目的地までの乗車時間

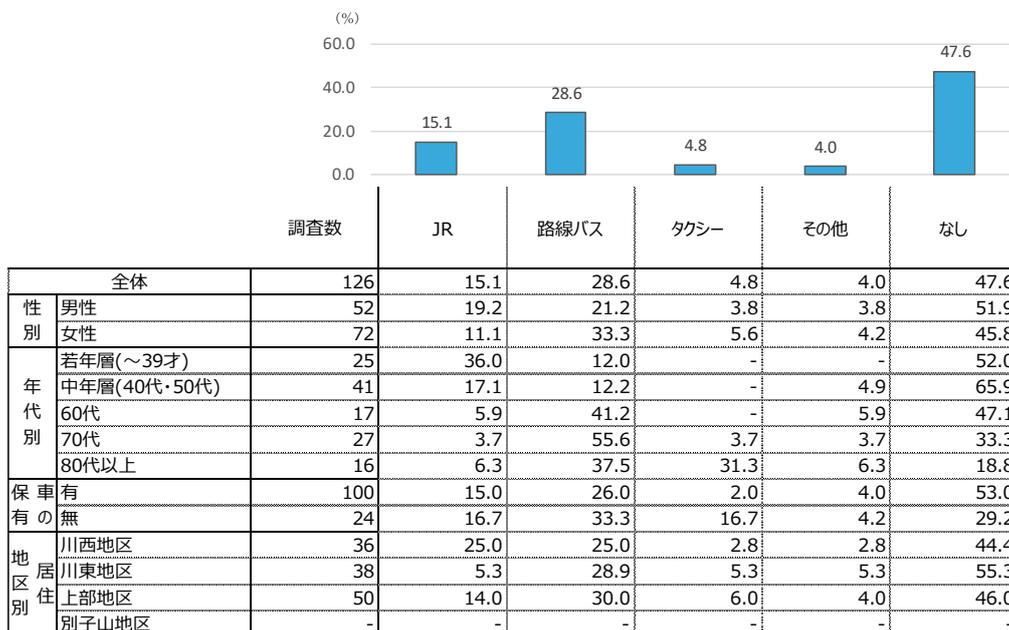


⑧ 路線バス利用後の乗り継ぎ手段（Q10）

路線バス利用後の乗り継ぎ手段は、「なし」が47.6%を占め、乗り継ぎをしない割合が高い。「路線バス」が28.6%、次いで「JR」が15.1%となっている。

性別では男女とも「なし」が高い。年代別では、若年層、中年層で「なし」や「JR」が他の年代と比べ高い。車を保有していない回答者では、「なし」の割合が比較的低い。居住地区別では、川西地区で「JR」が他の地区と比べ高い。

図表7-22 路線バス利用後の乗り継ぎ手段

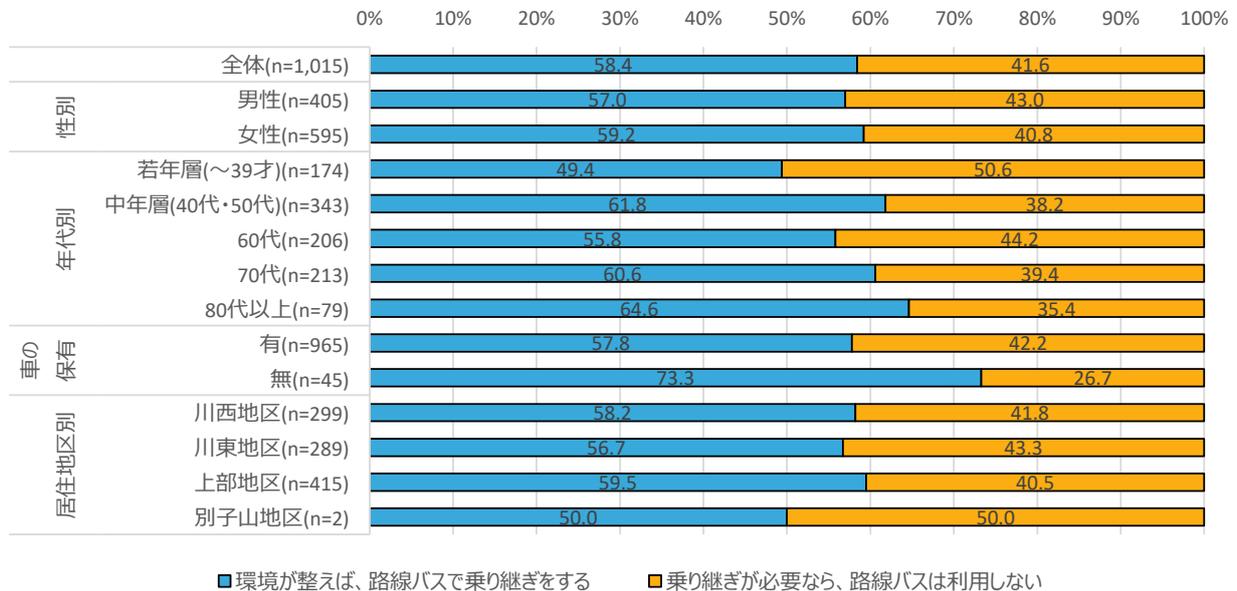


⑨ 路線バスで乗り継ぎが必要になった場合の乗り継ぎの有無 (Q17)

目的地に行くため、路線バスで乗り継ぎが必要になったと仮定した場合、乗り継ぎをやるかどうかについては、「環境が整えば、路線バスで乗り継ぎをする」が58.4%、「乗り継ぎが必要なら、路線バスは利用しない」が41.6%となっている。

年代別では、80代以上で「環境が整えば、路線バスで乗り継ぎをする」が64.6%と他の年代と比べて高い。また、車を保有していない回答者では、「環境が整えば、路線バスで乗り継ぎをする」が73.3%と7割を超えている。性別、居住地区別では大きな違いはなく、いずれも「乗り継ぎが必要なら、路線バスは利用しない」が5割台後半を占める。

図表7-23 路線バスで乗り継ぎが必要になった場合の乗り継ぎの有無



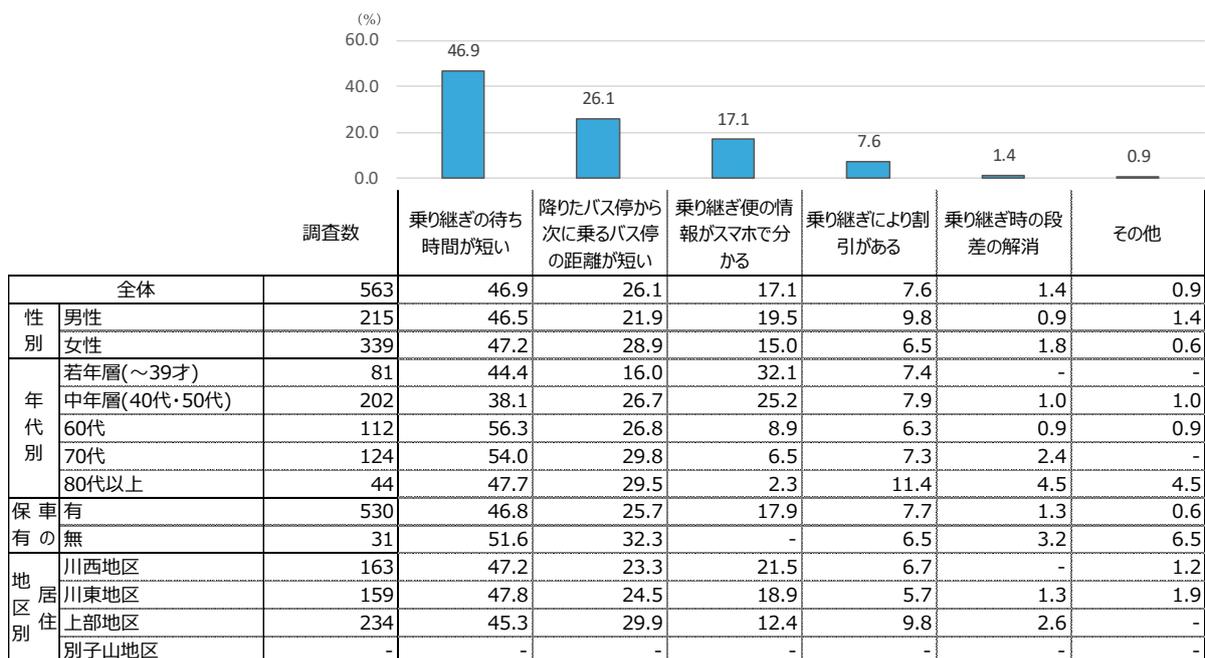
■環境が整えば、路線バスで乗り継ぎをする ■乗り継ぎが必要なら、路線バスは利用しない

⑩ 路線バスの乗り継ぎ環境に必要な条件 (Q17-1MA and 2SA)

「環境が整えば、路線バスで乗り継ぎをする」と回答した方に、必要な環境について尋ねたところ、「乗り継ぎの待ち時間が短い」が46.9%で最も高く、次いで「降りたバス停から次に乗るバス停の距離が短い」が26.1%となっている。

年代別でみると、年代が下がるにつれて、「乗り継ぎ便の情報がスマホで分かる」が高くなっている。車を保有していない回答者では、「乗り継ぎの待ち時間が短い」が51.6%、「降りたバス停から次に乗るバス停の距離が短い」が32.3%で、それぞれ全体と比べて高くなっている。

図表7-24 路線バスの乗り継ぎ環境に必要な条件

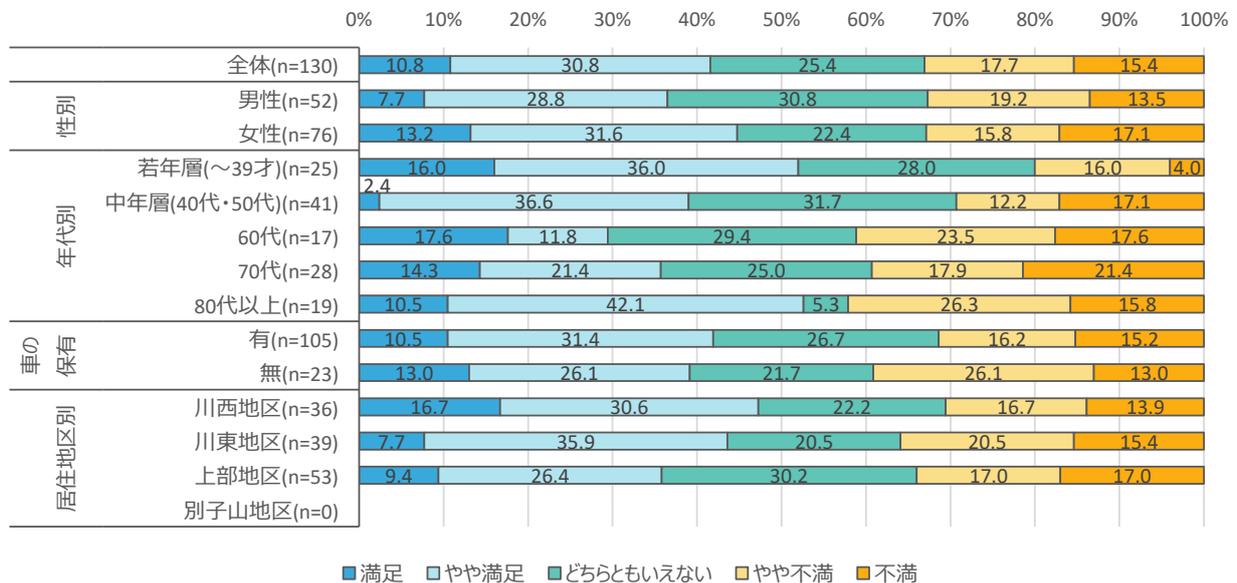


⑪ 路線バスの総合満足度（Q12）

路線バスの総合満足度は、「満足」「やや満足」を合わせると約4割、「やや不満」「不満」は3割程度となっている。

年代別では60代以上、車の有無では非保有者で「やや不満」「不満」の合計がほぼ4割と高い。居住地区別では、川西地区で比較的満足している割合が他の地区と比べやや高い。

図表7-25 路線バスの総合満足度(利用者における集計)

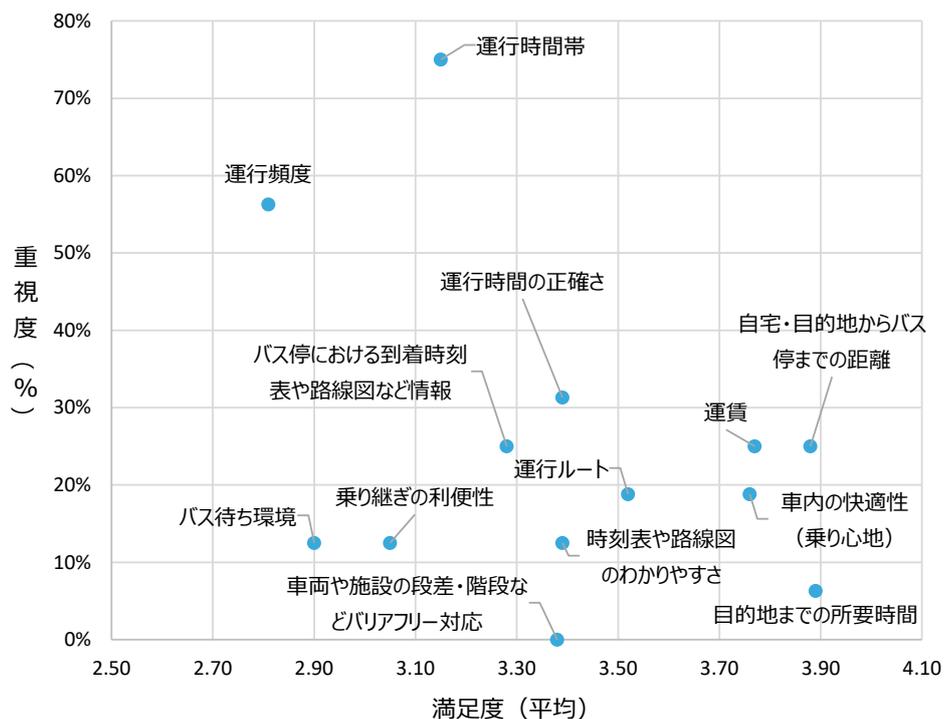


⑫ 路線バスの項目別の満足度と重視度（路線バス利用者アンケート Q3）

「目的地までの所要時間」、「自宅・目的地からバス停までの距離」、「運賃」、「車内の快適性（乗り心地）」、は比較的満足度が高い。

「運行時間帯」は重視度が最も高いが満足度は中間的である。「運行頻度」は重視度が二番目に高いが、満足度は最も低く、平均は3(中立)を下回る。

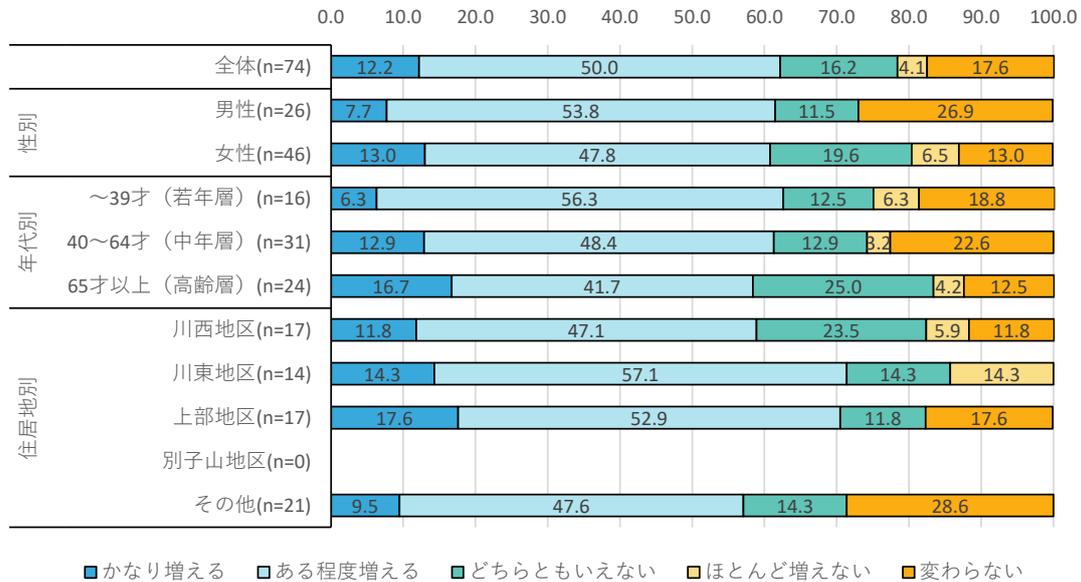
図表7-26 路線バスの項目別の満足度と重視度(満足度は満足 = 5、不満 = 1の5段階評価)



⑬ 路線バスの不満点が解消された場合の利用の変化（路線バス利用者アンケート Q5）

不満な点が解消された場合、路線バスの利用が「かなり増える」、「ある程度増える」の合計は約 6 割となっている。

図表 7-27 路線バスの不満点が解消された場合の利用の変化



⑭ 路線バスの利用を増やすための条件（Q16）

路線バスの利用を増やすための条件は、「自宅や目的地周辺にバス停ができる」が33.4%で最も高く、次いで「運行本数を増やす」(23.8%)、「運行情報や時刻表がスマホで把握できる」(22.7%)となっている。

性別では女性で「自宅や目的地周辺にバス停ができる」が36.9%で男性と比べ高い。年代別にみると、若年層において「運行情報や時刻表がスマホなどで把握できる」が31.3%で最も高くなっている。車を保有していない回答者では、「運行本数を増やす」(31.4%)が最も高い。居住地区別では、川東地区で「運行本数を増やす」が38.2%と他の地区と比べてやや高い。

図表7-28 路線バスの利用を増やすための条件

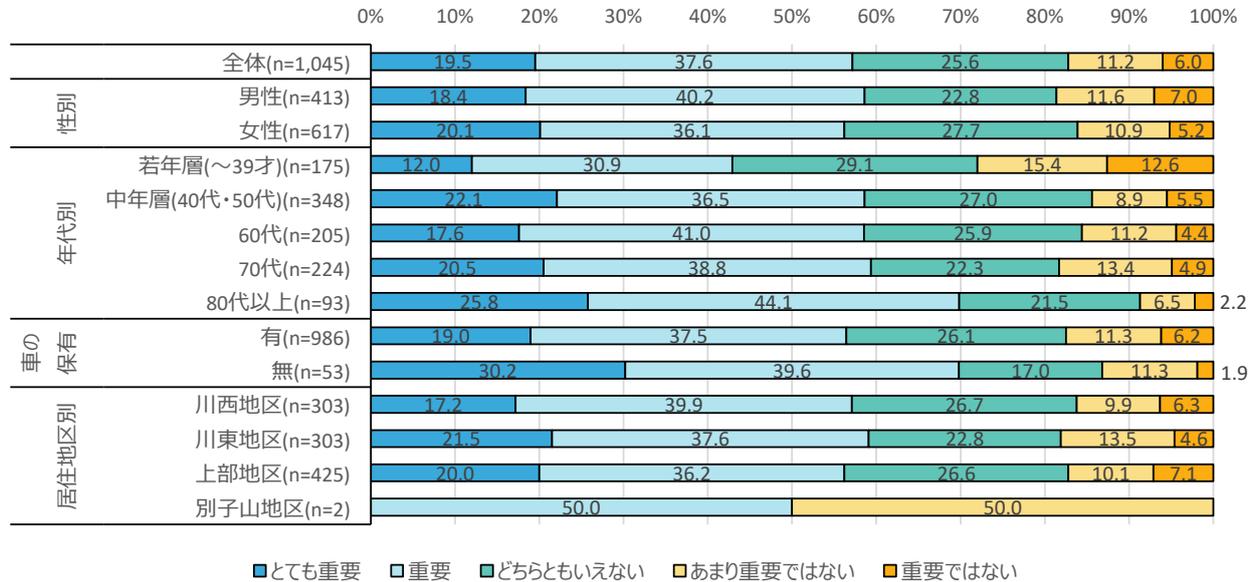


⑮ 路線バスの重要性 (Q14)

路線バスの重要性について、全体では「重要」が37.6%で最も高く、「とても重要」(19.5%)と合わせると6割近くがある程度重要と考えている。

年代別にみると、80代以上で重要と考える割合が高い一方、若年層では「どちらともいえない」、「あまり重要ではない」、「重要ではない」が他の年代と比べ高い。車を保有していない回答者では、「とても重要」、「重要」の割合が保有している回答者と比べ高い。居住地区別で傾向に大きな違いはみられず、いずれの地区でも「とても重要」と「重要」の合計が5割台後半となっている。

図表7-29 路線バスの重要性

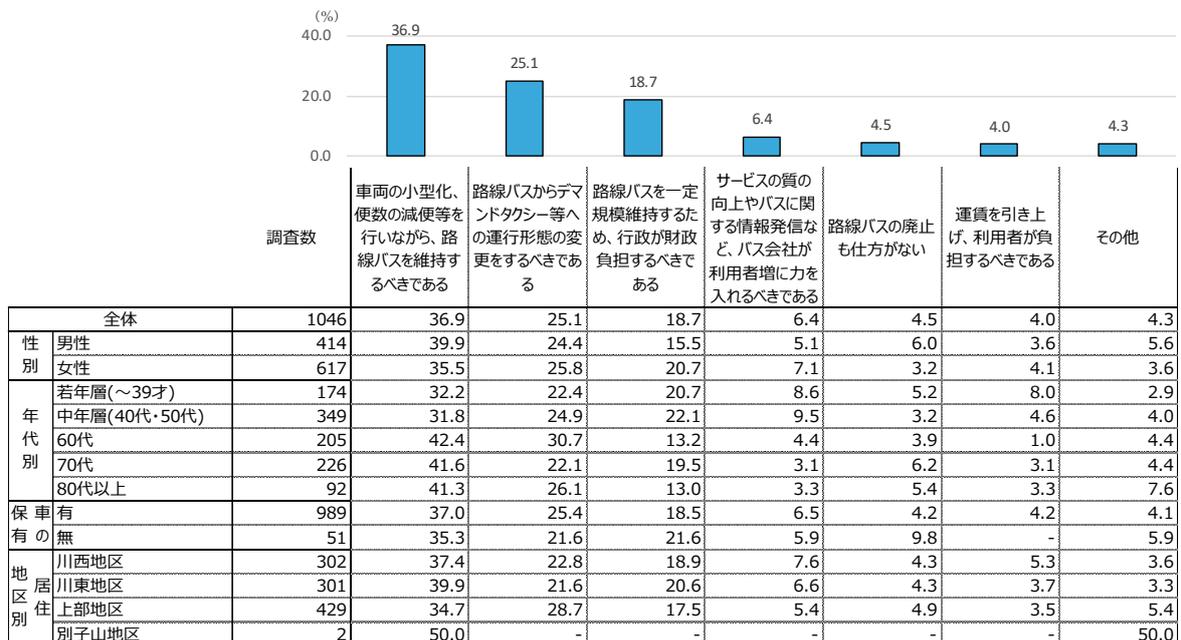


⑯ 路線バス維持への考え方 (Q15)

路線バス維持への考え方については、「車両の小型化、便数の減便等を行いながら、路線バスを維持するべきである」が36.9%で最も高く、次いで「路線バスからデマンドタクシー等への運行形態の変更をするべきである」(25.1%)、「路線バスを一定規模維持するため、行政が財政負担するべきである」(18.7%)となっている。

性別、年代別、車の保有別、居住地区別でも上位3項目の順位は変わらず、傾向に大きな違いはみられないが、60代以上で、「車両の小型化、便数の減便等を行いながら、路線バスを維持するべきである」が4割以上と比較的高い。

図表7-30 路線バス維持への考え方

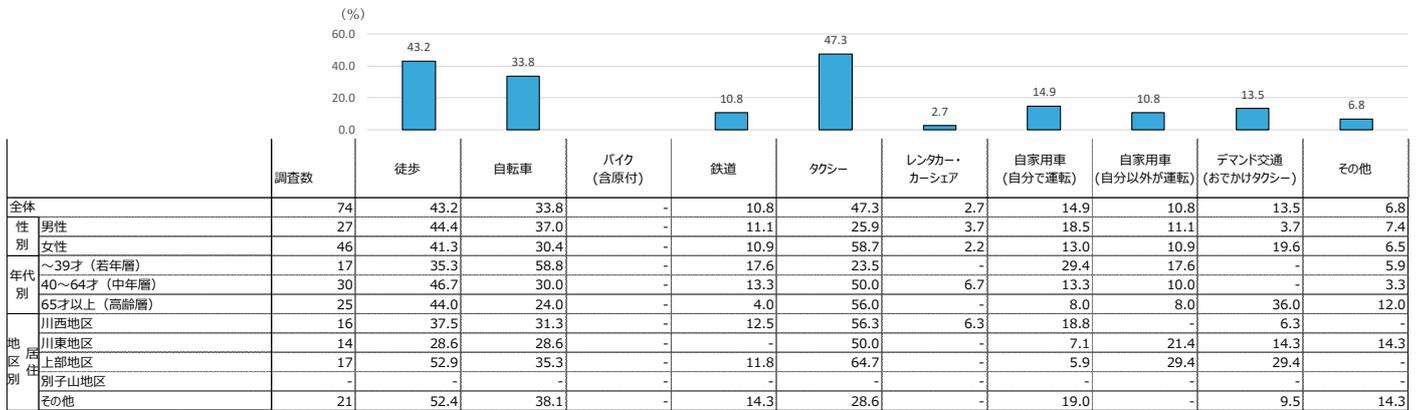


⑰ 将来利用している路線バスが廃止となった場合の代替移動手段（路線バス利用者アンケート Q9）

路線バスの代替移動手段は、「タクシー」が47.3%で最も高く、次いで「徒歩」（43.2%）、「自転車」（33.8%）となっている。

性別では、女性で「タクシー」、「デマンド交通（おでかけタクシー）」が男性と比べ高い。

図表7-31 将来利用している路線バスが廃止となった場合の代替移動手段



⑱ 路線バスの魅力を高める方法や不満な点（自由回答）（路線バス利用者アンケート Q10）

バスの本数と運行時間、乗り継ぎに関する意見がどの年代でも見られる。

また、若年層・中年層ではバスの運行状況が分かるようにしてほしいという意見、中年層・高齢層ではバリアフリーやバスの小型化（バリアフリー化・細い道も経由）に関する意見が見られる。

図表 7-32 路線バスの魅力を高める方法や不満な点

回答内容	性別	年齢	職業
Suica 等 IC が利用できない	男性	～20 代	会社員
JR や長距離バス（松山行、大阪行）などの乗り継ぎ待ち時間の短縮	女性	～20 代	会社員
バスで車酔いするので、揺れやにおいが改善したらうれしい	女性	～20 代	会社員
・ベンチや屋根がないため、約 1 時間立ったままバスを待った事がある。 ・バスがどこのバス停にいるのかわからない	女性	～20 代	会社員
バスの本数が少ない。最終の時間が早すぎる。	女性	～20 代	学生
現状不満はありません いつもありがとうございます	女性	～20 代	アルバイト・パート
時間通りにバスが来ないため、どのバスが既に出発しているのかわからない、運行済の表示板などがあれば助かる (2km 弱のため、時間によっては歩いた方が電車で間に合う場合がある)	男性	30 代	公務員
利用者が少ないためか、本数が少ないため不便である。行きも利用したいが、始発が遅いため、行きは家族の車で帰りのみバスを利用している。	女性	30 代	会社員
運行時間をふやす。	女性	30 代	アルバイト・パート
JR の時間に合わせる、運行本数	男性	40 代	会社員
土、日、祝日の減便はやめてほしい。	男性	40 代	無職
もしバスがとまったら電車でいって途中でタクシーを利用したいと思います。 バスはとまってほしくないです。	女性	40 代	会社員
バスが遅れている時スマホで見れたら安心してバスを待つことができる。	女性	40 代	会社員
通学の場合、通学定期の期間を 1 年間や 6 か月にしてほしい。	女性	40 代	会社員

回答内容	性別	年齢	職業
台数が年々少なくなるので出勤するのに大丈夫なのかどうか不安です。	女性	40代	アルバイト・パート
カード（ICカード）が使えるようになるといい	男性	50代	会社員
バス停の数を増やして、利便性をはかる。	男性	50代	会社員
今、バスがどこを走っているか、いつ頃待っているバス停につきそうか、スマホからわかるようにしてほしい	男性	50代	会社員
駅やバスターミナルだけでなく、各バス停に、簡単な路線図（バス停名入りの）が掲示されていたら、「このバス停から乗ればどこどこを経由して〇〇に行ける」ということがわかって利用してみようと思う人が増えるのではないかと思います。文字の説明と時刻表だけだと、新居浜の地理に詳しい人かバスに乗り慣れた人でないと、わかりにくいと思います。	女性	50代	家事専業
バスを小型化して細い道も通れるようにする	女性	50代	アルバイト・パート
1 運転手さんの運転が荒い人もいる。（スピードを出しすぎる人も多い。）2 全く途中の案内をしない人が多い。3 全体的に対応受け答えがあらう。（ごく少数の運転手さんをのぞいて）	男性	60代	会社員
増便することだと思います。	男性	60代	公務員
出張先の利用なので特に無い	男性	60代	会社員
自家用車利用者をバス通勤へ	男性	60代	アルバイト・パート
便数	男性	60代	会社経営者・自営業
多少の到着時刻の遅れは仕方ないにせよ、10分近くも遅れたのに何1つ説明のない態度	女性	60代	アルバイト・パート
特に思いあたりません。今のままでおおむね満足しております。	女性	60代	家事専業
乗客が少ない為か、エアコンのききが悪く、寒かったり暑かったりする事がある	女性	60代	家事専業
病院に行く足がないから	男性	70代	無職
路線バスが廃止となると困ります	女性	70代	無職
自分で動ける所にバス停があるためありがたいです不満など言えません	女性	70代	無職
大型バスでなく、小型で市内全域はいいませんが、もっと広く利用できると望みます	女性	70代	無職
運行頻度を多くしてほしい	女性	70代	無職
路線バスの性格上、遅れるのはしょうがないと思うが、遅れすぎ（7～10分以上）は、こちらも遅刻する。	女性	70代	家事専業
良	男性	80代	無職
JRとバスの乗り継ぎおよび、登道→イオンモール新居浜→イオンモール今治新都市での乗り継ぎを再検討下さい。松山駅→ガンセンター行バスの乗換も時間が悪い	男性	80代	無職
乗降時の段差が高過ぎるので、高さのある歩道へ近く停車して欲しい。	女性	80代	家事専業
1時間にせめて2回はほしい	女性	80代	無職
高齢者のバス代がもっと安くなればよい、高齢者の人は無料にしてほしい、バスの回数が少ない	女性	80代	無職
バリアフリー化、バス待ち環境	女性	80代	無職
車体が高くて大きい。もう少し低めで少し小さめでも良いと思う。最寄りのバス停を利用して、イオンモール新居浜へ買物に行きたいと思っても、本数が少なすぎて、利用したことがない、特に昼の2時3時ぐらいが全然バスがないので困る。	女性	不明	アルバイト・パート

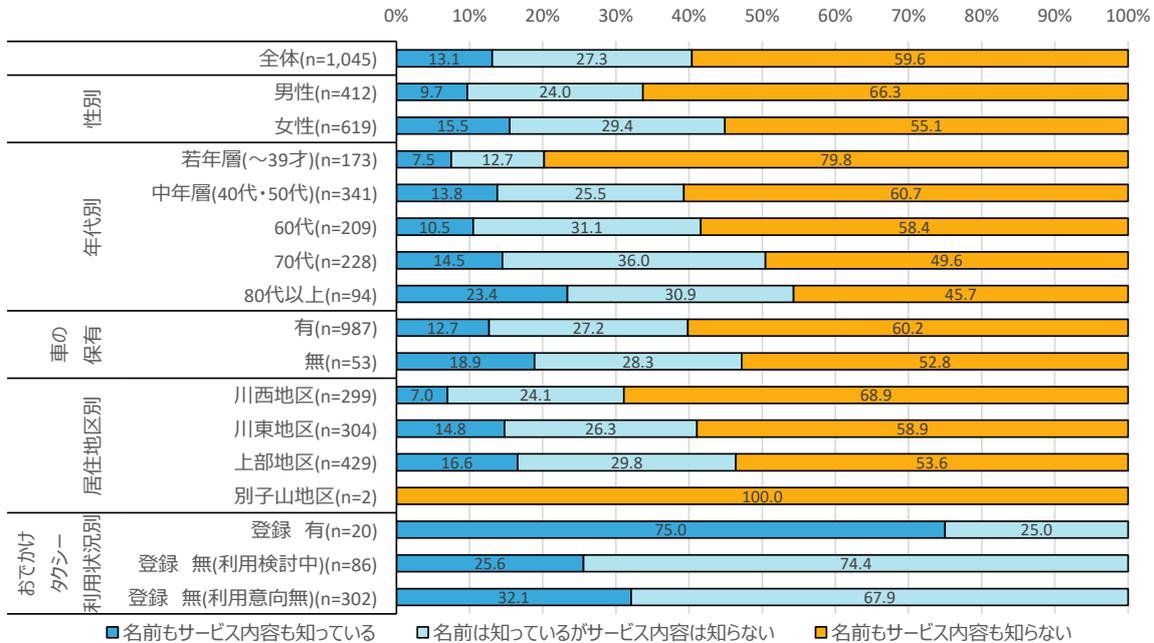
(5) おでかけタクシーの利用状況

① おでかけタクシーに対する認知度 (Q18)

おでかけタクシーに対する認知については、「名前もサービス内容も知らない」が59.6%と6割近く、「名前は知っているがサービス内容は知らない」が27.7%、「名前もサービス内容も知っている」は13.1%となっている。

性別では、女性で男性と比べ認知度が高い。年代別では、年代が上がるにつれて、「名前もサービス内容も知らない」が低くなっており、比較的若い年代における認知度向上が課題となっている。車を保有していない回答者では、保有している回答者と比べ、認知度が高い。居住地区別では、川東地区と上部地区で認知度が比較的高い。

図表7-33 おでかけタクシーに対する認知度



② おでかけタクシーの認知媒体 (Q19)

おでかけタクシーの認知媒体は、「市の広報誌」が45.9%で最も高く、次いで「家族や友人等からの口コミ」(35.7%)、「自治会回覧・配布のチラシ」(15.6%)となっている。

性別では女性で「家族や友人等からの口コミ」が男性と比べて高い。年代別では70代以上で「家族や友人等からの口コミ」が4割を超え最も高くなっている。居住地区別では、いずれも上位3項目の順位は変わらず、傾向に大きな違いはみられない。おでかけタクシー利用状況別では、登録無(利用検討中)で「家族や友人等からの口コミ」が比較的高い。

図表7-34 おでかけタクシーの認知媒体

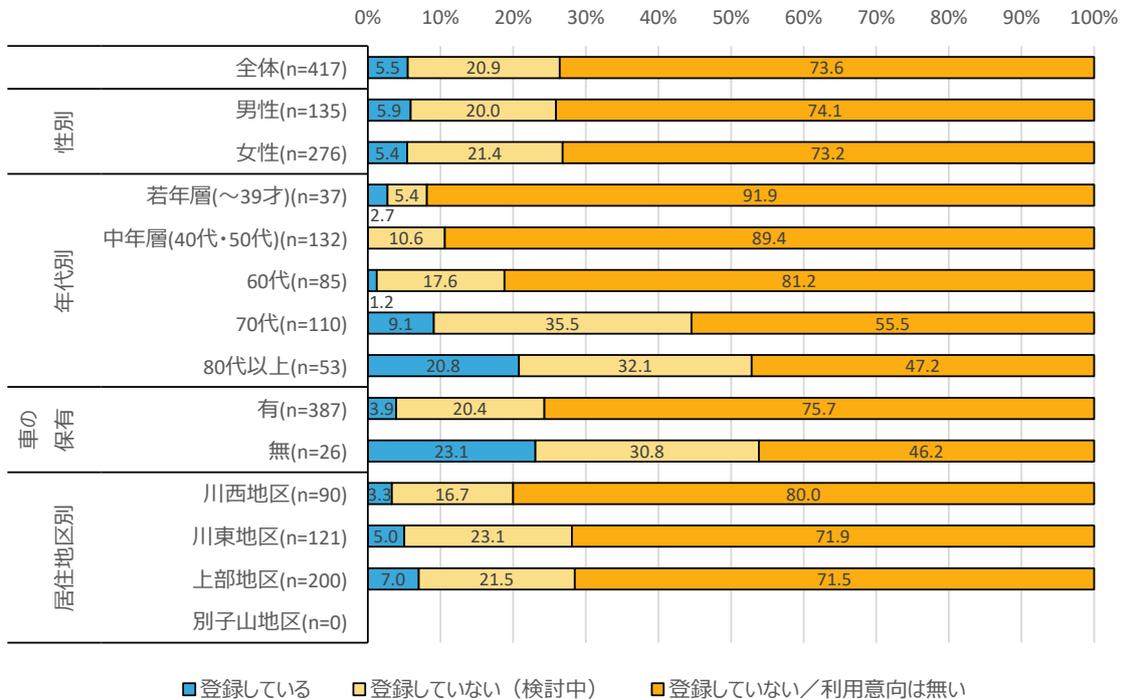


③ おでかけタクシーへの登録状況 (Q20)

おでかけタクシーへの登録状況については、「登録していない／利用意向は無い」が73.6%と高くなっている。「登録していない(検討中)」は20.9%、「登録している」は5.5%となっている。

性別では大きな違いはみられない。年代が上がるにつれて、「登録していない／利用意向は無い」の割合は低くなっている。車を保有していない回答者では、「登録している」が2割を超えている。居住地区別では、川東地区と上部地区で比較的利用意向が高くなっている。

図表7-35 おでかけタクシーへの登録状況



④ おでかけタクシーに登録しない理由 (Q28)

おでかけタクシーに登録しない理由は、「自家用車の方が便利」が63.0%、「今は移動に困っていない」が56.6%で高くなっている。性別、年代、居住地区を問わず、この2項目の割合が高い。一方、車を保有していない回答者では、「乗り合いに抵抗がある」が最も高い。

おでかけタクシー利用状況別にみると、利用検討中の回答者では、利用意向無と比べ、「サービス内容がよく分からない」、「登録の仕方が分からない」が10ポイント前後高い。

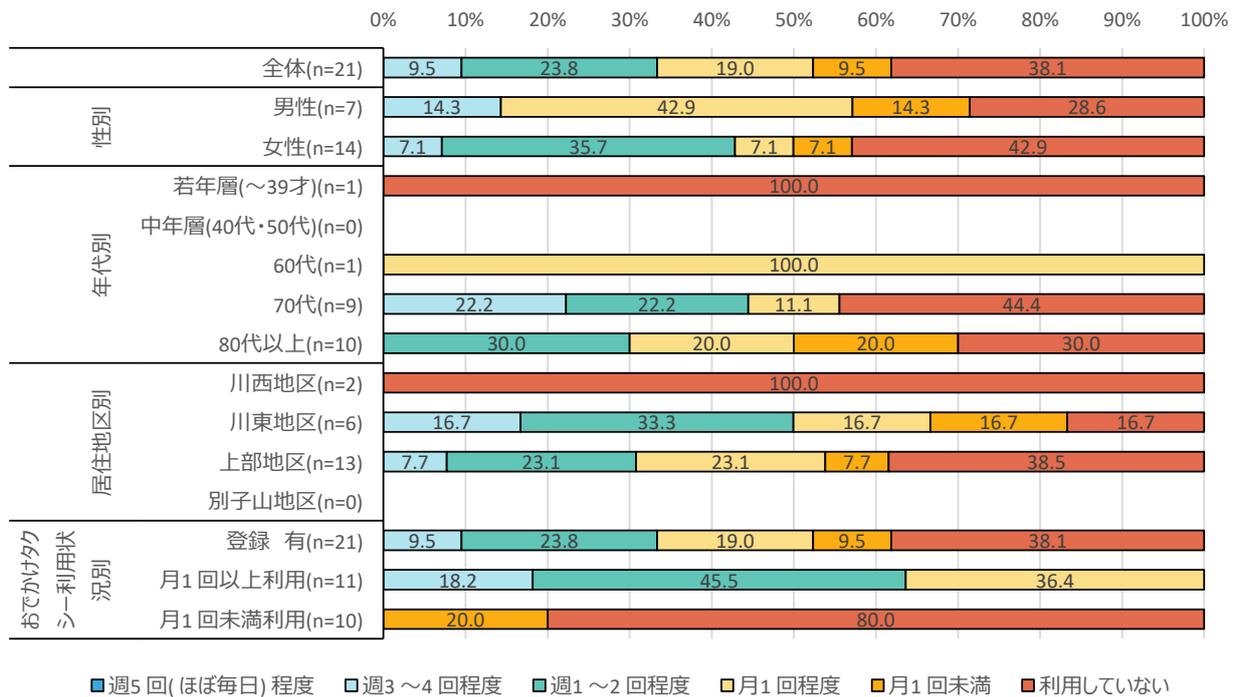
図表7-36 おでかけタクシーに登録しない理由(知っていたが、登録していない人における集計)



⑤ おでかけタクシーの利用頻度 (Q21)

おでかけタクシーの利用頻度については、「利用していない」が38.1%と高く、次いで「週1～2回程度」(23.8%)となっている。

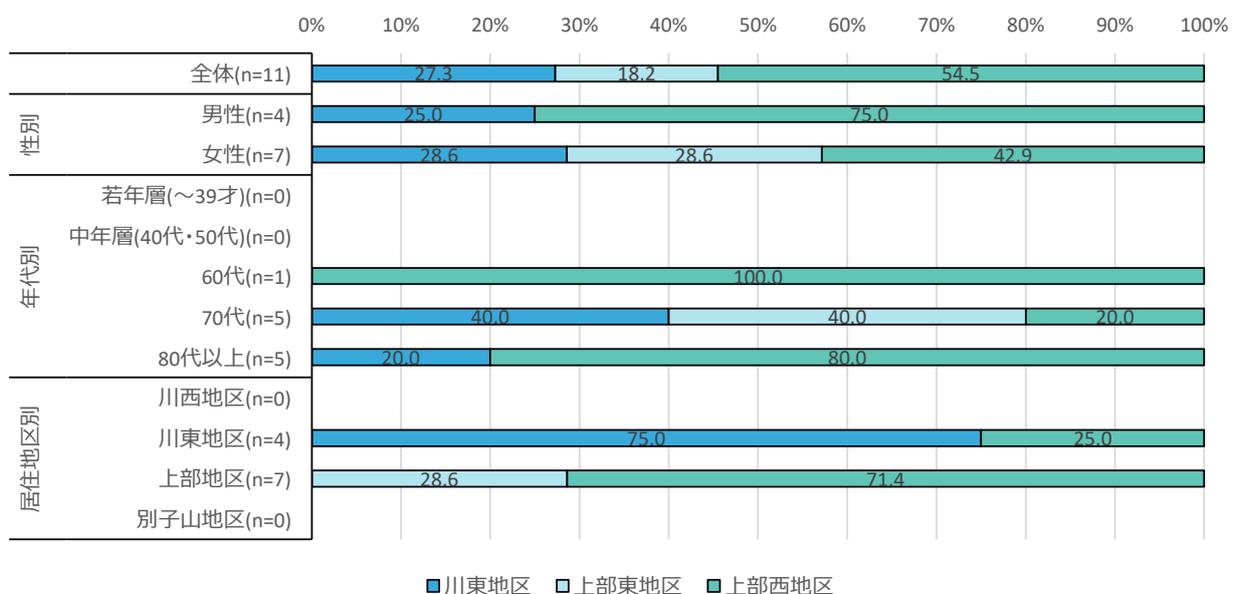
図表7-37 おでかけタクシーの利用頻度



⑥ おでかけタクシーを利用した地区 (Q22)

おでかけタクシーを利用した地区は「上部西地区」が54.5%、「川東地区」が27.3%となっている。

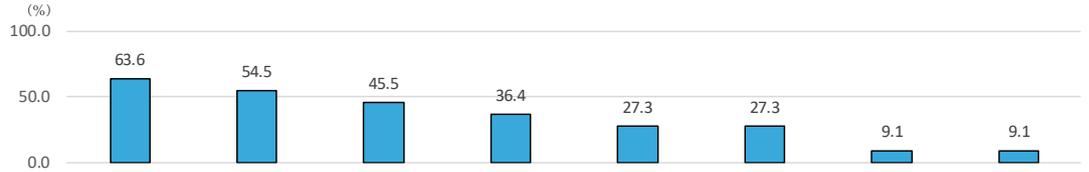
図表7-38 おでかけタクシーを利用した地区



⑦ おでかけタクシーを利用する理由 (Q23)

おでかけタクシーを利用する理由は、「家の近くで乗降できるから」が63.6%で最も高く、次いで「タクシーより割安だから」(54.5%)となっている。

図表7-39 おでかけタクシーを利用する理由



調査数		家の近くで乗降できるから	タクシーより割安だから	電話で予約ができるから	確実に座って移動できるから	他の公共交通より早く目的地に到着できるから	家族の送迎がないので自分だけの都合で外出できるから	荷物を運ぶのに便利だから	その他	
全体		11	63.6	54.5	45.5	36.4	27.3	27.3	9.1	9.1
性別	男性	4	50.0	-	-	-	-	25.0	-	25.0
	女性	7	71.4	85.7	71.4	57.1	42.9	28.6	14.3	-
年代別	若年層(～39才)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	中年層(40代・50代)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	60代	1	100.0	-	-	-	-	-	-	-
	70代	5	80.0	60.0	40.0	40.0	-	20.0	20.0	20.0
	80代以上	5	40.0	60.0	60.0	40.0	60.0	40.0	-	-
地区別	川西地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	川東地区	4	75.0	50.0	25.0	25.0	25.0	-	25.0	25.0
	上部地区	7	57.1	57.1	57.1	42.9	28.6	42.9	-	-
	別子山地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-
利用状況別	登録 有	11	63.6	54.5	45.5	36.4	27.3	27.3	9.1	9.1
	月1回以上利用	11	63.6	54.5	45.5	36.4	27.3	27.3	9.1	9.1
	月1回未満利用	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	登録 無(利用検討中)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	登録 無(利用意向無)	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⑧ おでかけタクシーを利用しない理由 (Q26)

おでかけタクシーを利用しない理由は、「自家用車の方が便利」、「今は移動に困っていない」の割合が高い。

図表7-40 おでかけタクシーを利用しない理由(登録はしたが、利用していない人における集計)

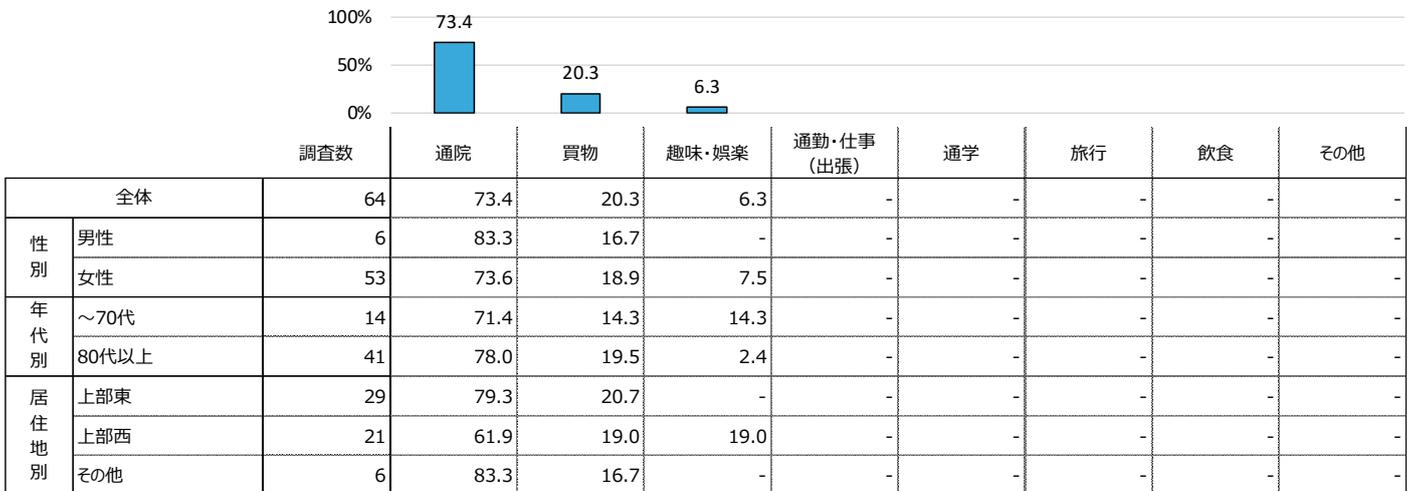


調査数		自家用車の方が便利	今は移動に困っていない	乗り合いに抵抗がある	行きたい場所に行けない(決められた区域内しか行けない)	サービスや対応が良くない	サービス内容がよく分からない	予約の仕方が分からない	(混雑等で)予約が取れない	料金が高い	他の公共交通の方が便利	利用したい時間に運行していない	車両の乗り降りが困難又は不安	その他
全体		10	50.0	50.0	20.0	10.0	10.0	-	-	-	-	-	-	20.0
性別	男性	3	66.7	33.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33.3
	女性	7	42.9	57.1	28.6	14.3	14.3	-	-	-	-	-	-	14.3
年代別	若年層(～39才)	1	-	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	中年層(40代・50代)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	60代	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	70代	4	75.0	50.0	-	25.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	80代以上	5	40.0	40.0	40.0	-	20.0	-	-	-	-	-	-	40.0
地区別	川西地区	2	100.0	50.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	川東地区	2	50.0	50.0	50.0	-	50.0	-	-	-	-	-	-	50.0
	上部地区	6	33.3	50.0	16.7	16.7	-	-	-	-	-	-	-	16.7
	別子山地区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⑨ おでかけタクシー利用の目的（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの利用目的は、「通院」が73.4%で最も高く、次いで買い物20.3%となっている。

図表 7-41 おでかけタクシー利用の目的(最も多い目的)



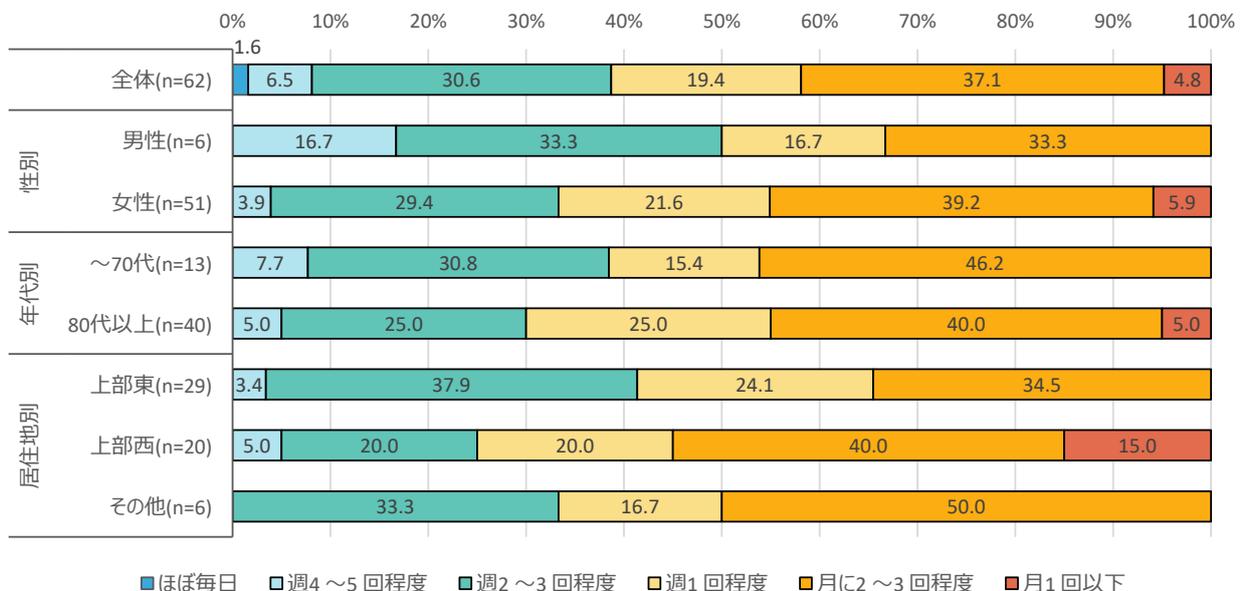
※「その他」は川東地区、川西地区、その他を含む。以下同様。

⑩ おでかけタクシーの利用頻度（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの利用頻度は、「月に2～3回程度」が4割近く、「週2～3回程度」が3割程度、「週1回程度」が2割近くとなっている。

居住地別では、上部東地区で利用頻度が他の地区と比べ比較的高い。

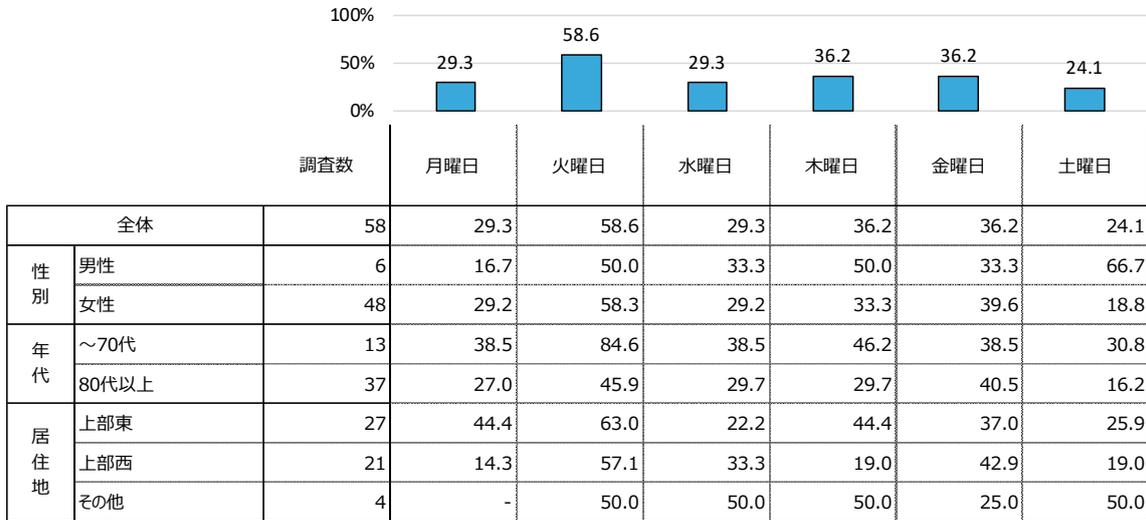
図表 7-42 おでかけタクシーの利用頻度



⑪ おでかけタクシーの利用曜日（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの利用曜日は、「火曜日」が 58.6%で最も高く、次いで「木曜日」と「金曜日」が 36.2%である。最も低いのは「土曜日」で 24.1%となっている。

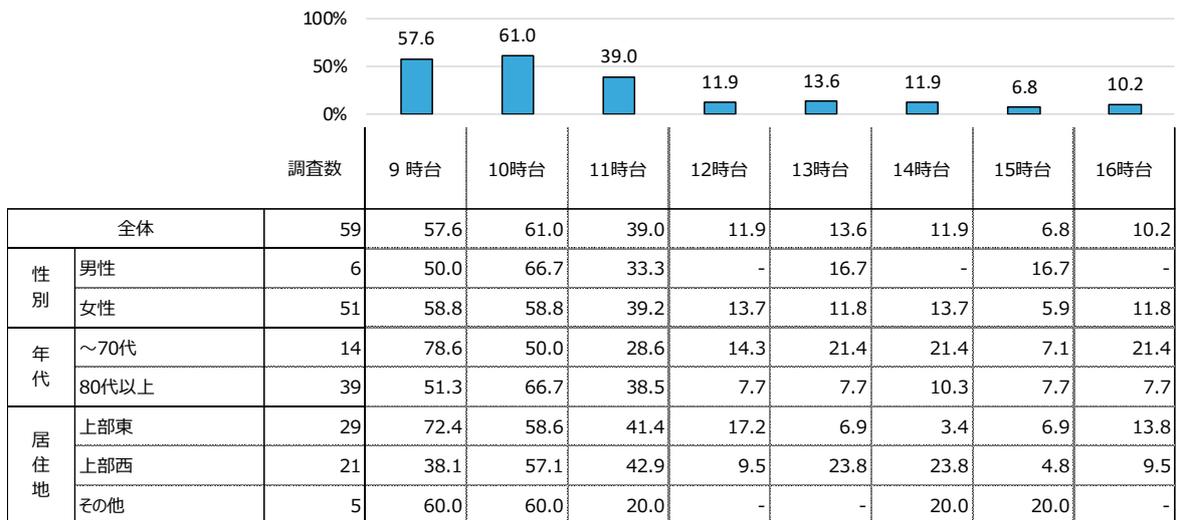
図表 7-43 おでかけタクシーの利用曜日



⑫ おでかけタクシーをよく利用する乗車時刻（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの乗車時刻は、「9 時台」と「10 時台」が 6 割前後、「11 時台」は約 4 割で、午前中に利用が集中している。

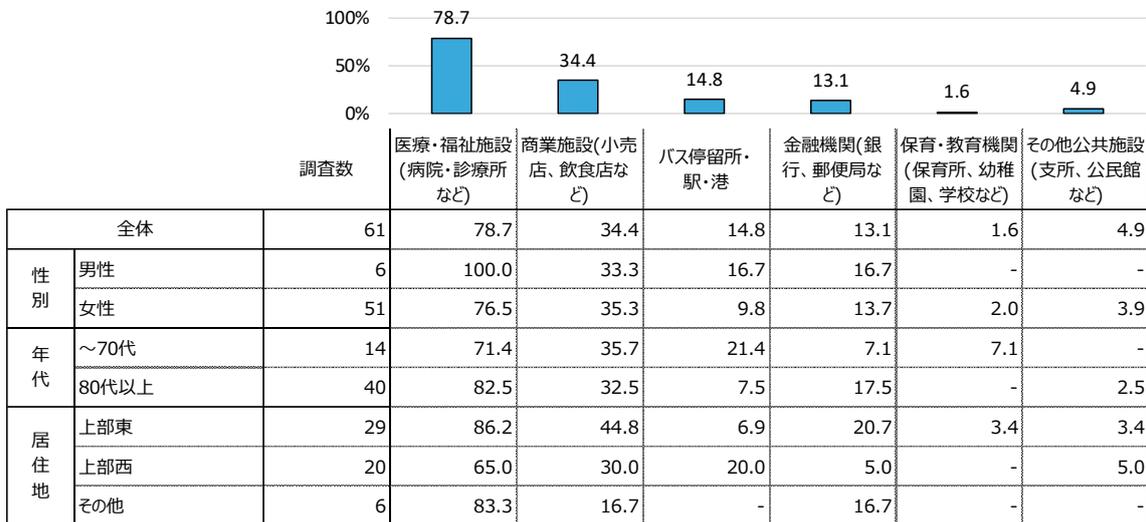
図表 7-44 おでかけタクシーをよく利用する乗車時刻



⑬ おでかけタクシーの最終目的地（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの利用目的と同様、「医療・福祉施設」が最多で78.7%、「商業施設」が次に多く34.4%となっている。「バス停・駅・港」も14.8%あり、他の公共交通機関との乗り継ぎも一定数ある。80代以上では、「金融機関」が比較的高い。

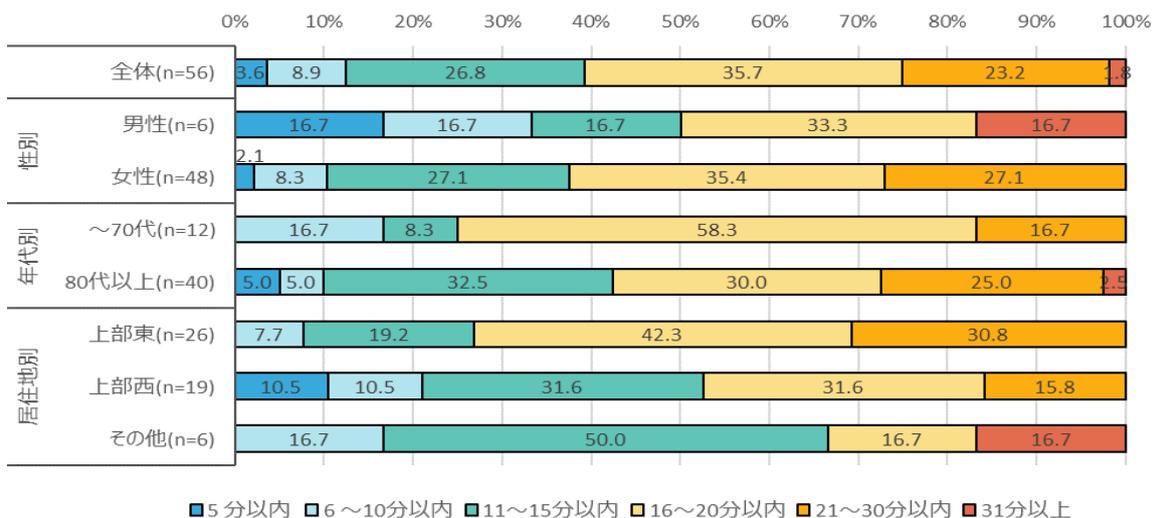
図表 7-45 おでかけタクシーの最終目的地



⑭ おでかけタクシーの乗車時間（おでかけタクシー利用者アンケート Q1）

おでかけタクシーの乗車時間は、「16～20分」が最多の35.7%で、次いで「11～15分」が26.8%、「21～30分」が23.2%となっており、ほとんどの乗車時間は30分以内に収まる。

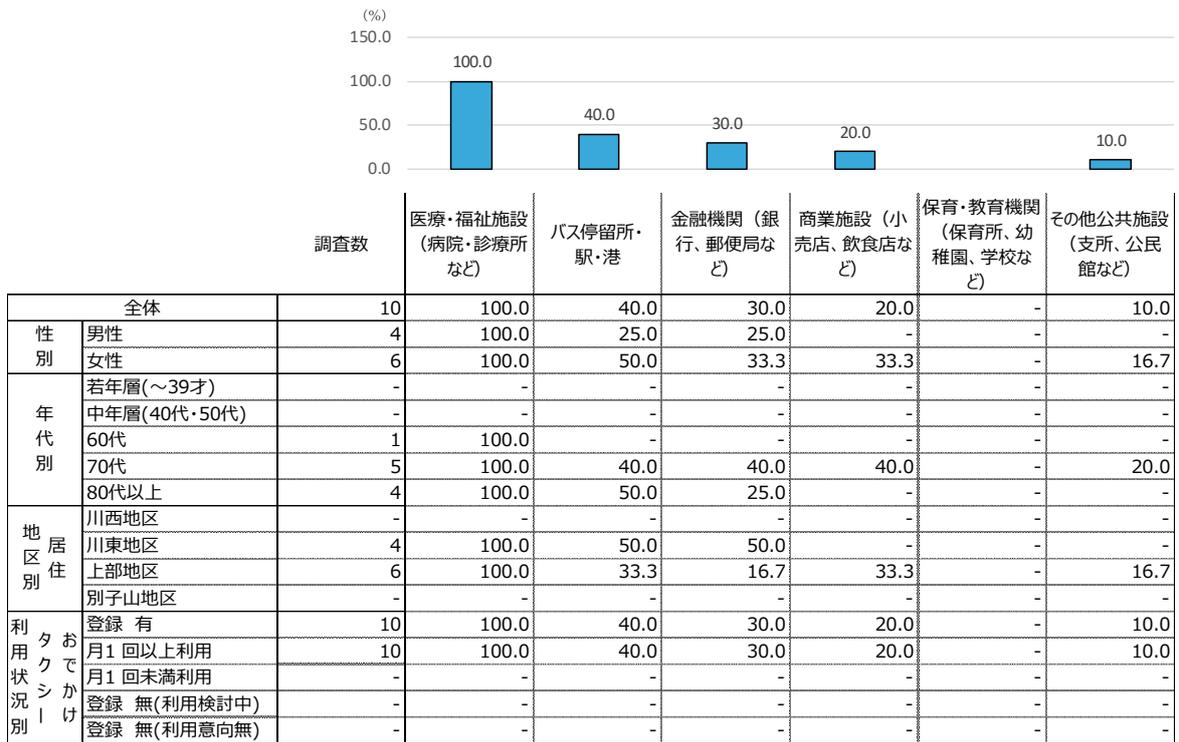
図表 7-46 おでかけタクシーの乗車(所要)時間(自宅を出発してから到着までの時間)



⑮ おでかけタクシーを利用する際の主な乗降場所（Q24）

おでかけタクシーを利用する際の主な乗降場所は「医療・福祉施設」が高くなっている。

図表7-47 おでかけタクシーを利用する際の主な乗降場所



⑯ おでかけタクシーを利用する以前の移動手段（Q25）

おでかけタクシーを利用する以前の移動手段は、「路線バス」と「自家用車(自分で運転)」が36.4%で高くなっている。

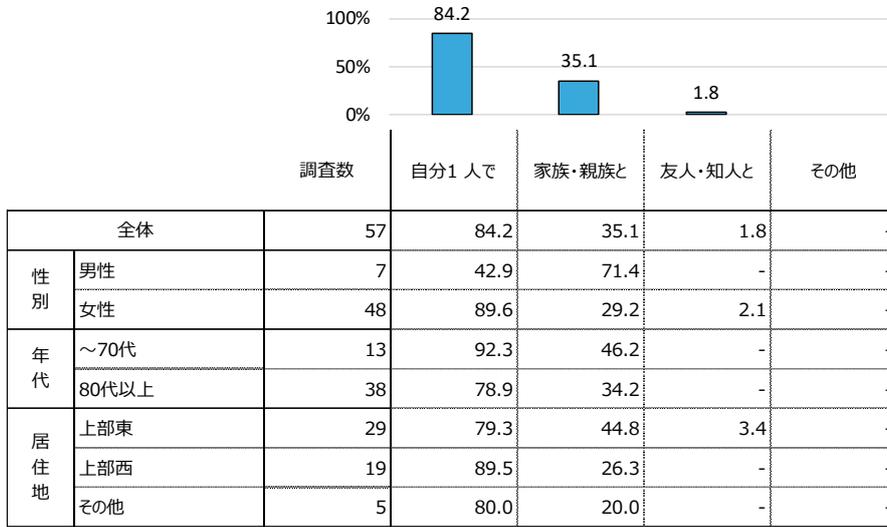
図表7-48 おでかけタクシーを利用する以前の移動手段



⑰ おでかけタクシー利用時の同行者（おでかけタクシー利用者アンケート Q6）

おでかけタクシー利用時の同行者は、「自分1人で」が最も多く84.2%、次いで「家族・親戚と」が35.1%となっている。

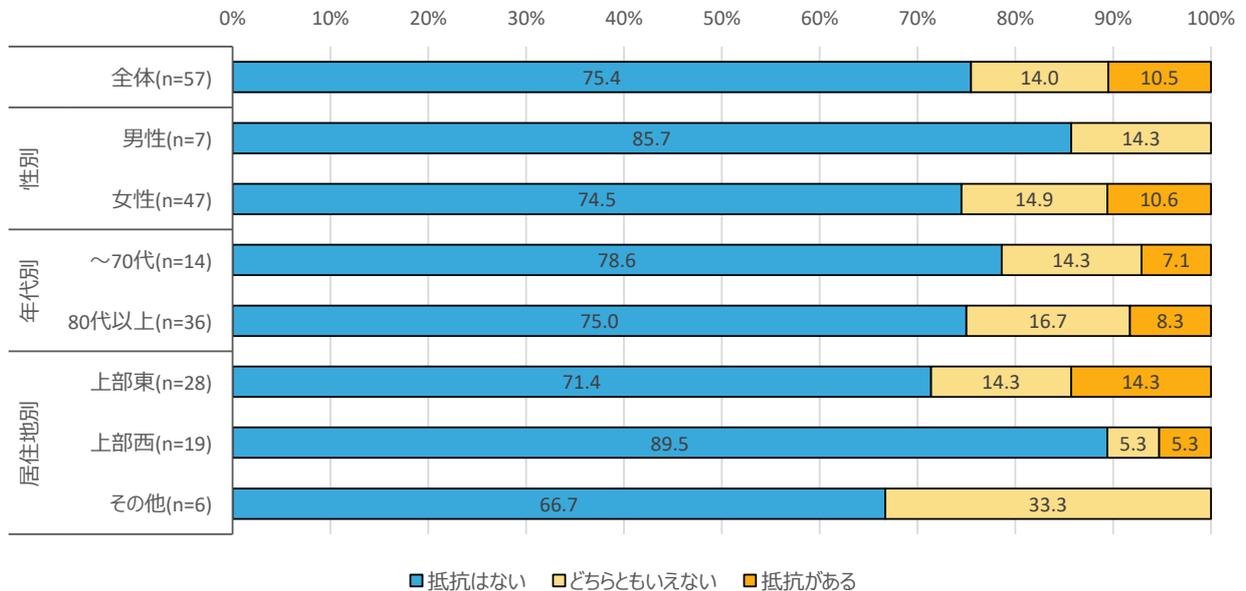
図表 7-49 おでかけタクシー利用時の同行者



⑱ 乗合への抵抗感（おでかけタクシー利用者アンケート Q7）

乗合への抵抗感は、「抵抗はない」が75.4%となっている。「抵抗がある」も10.5%と一定数存在する。

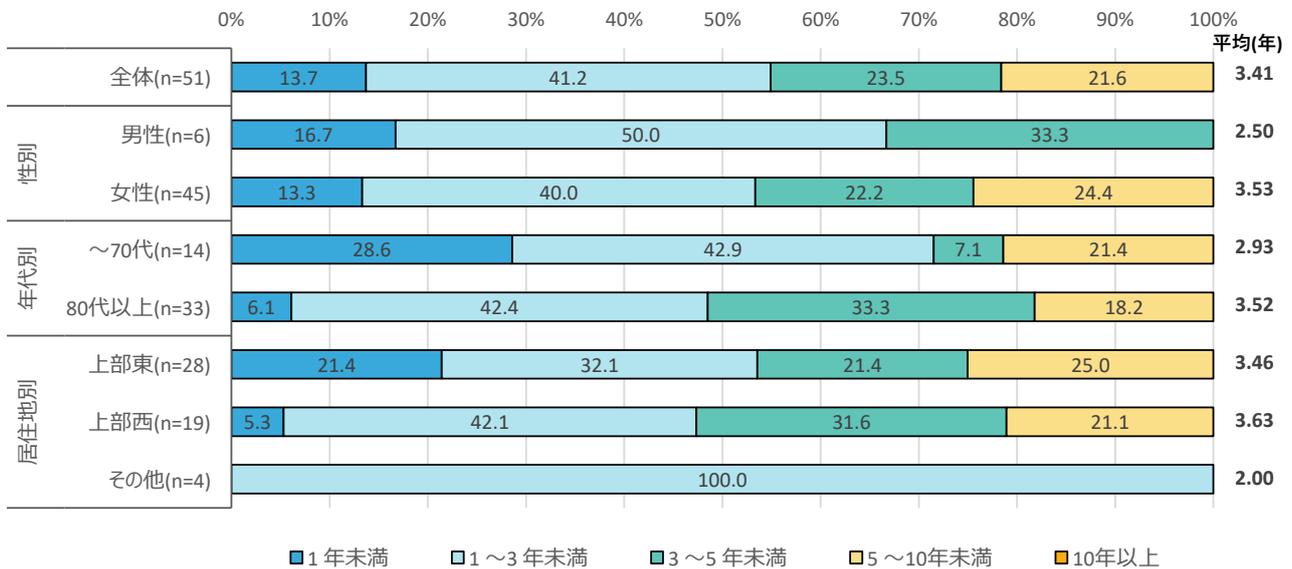
図表 7-50 乗合への抵抗感



⑱ これまでのおでかけタクシーの利用期間（おでかけタクシー利用者アンケートQ9）

おでかけタクシーの利用期間は、「1年未満」が13.7%、「1～3年未満」が41.2%と、比較的最近利用を始めた割合が過半数を占めている。5年以上利用している長期間の利用者も21.6%と一定数存在する。

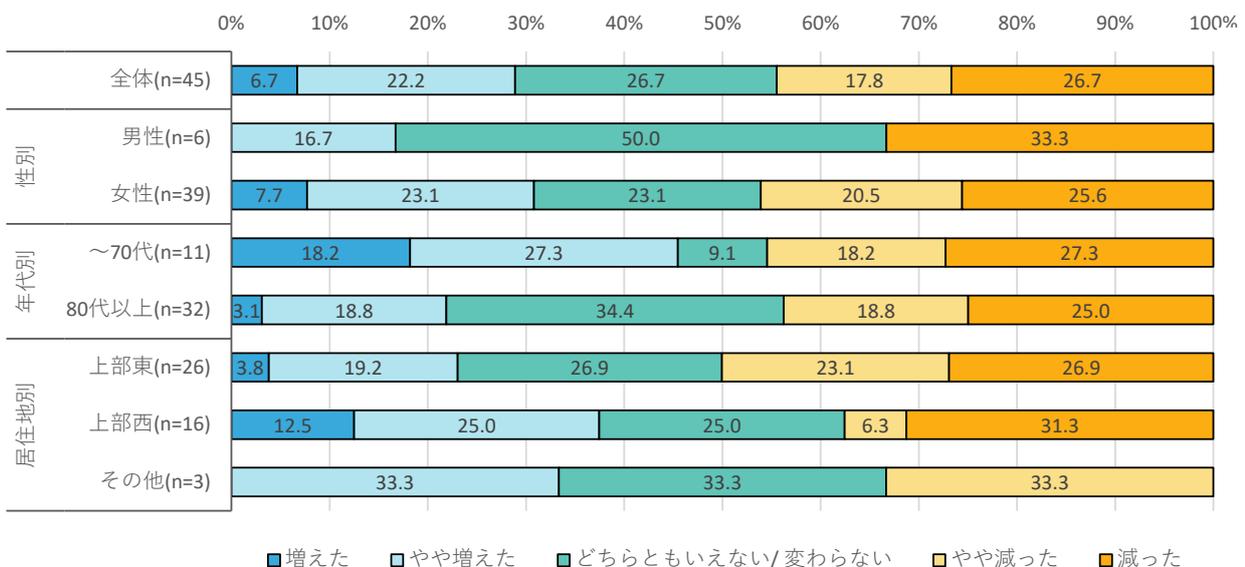
図表 7-51 これまでのおでかけタクシーの利用期間



⑳ おでかけタクシー利用前後の変化（おでかけタクシー利用者アンケートQ10①）外出頻度

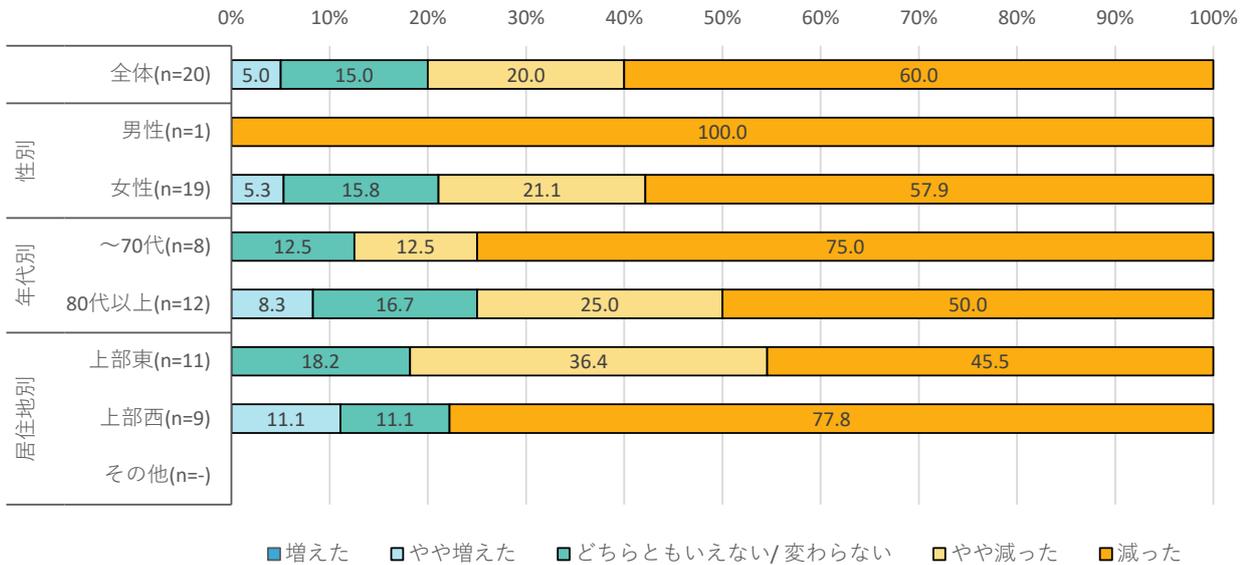
外出頻度の変化は、「増えた」、「やや増えた」の合計が28.9%、「減った」、「やや減った」の合計が45.5%と利用が減った割合がやや高い。

図表 7-52 おでかけタクシー利用前後の「外出頻度」の変化



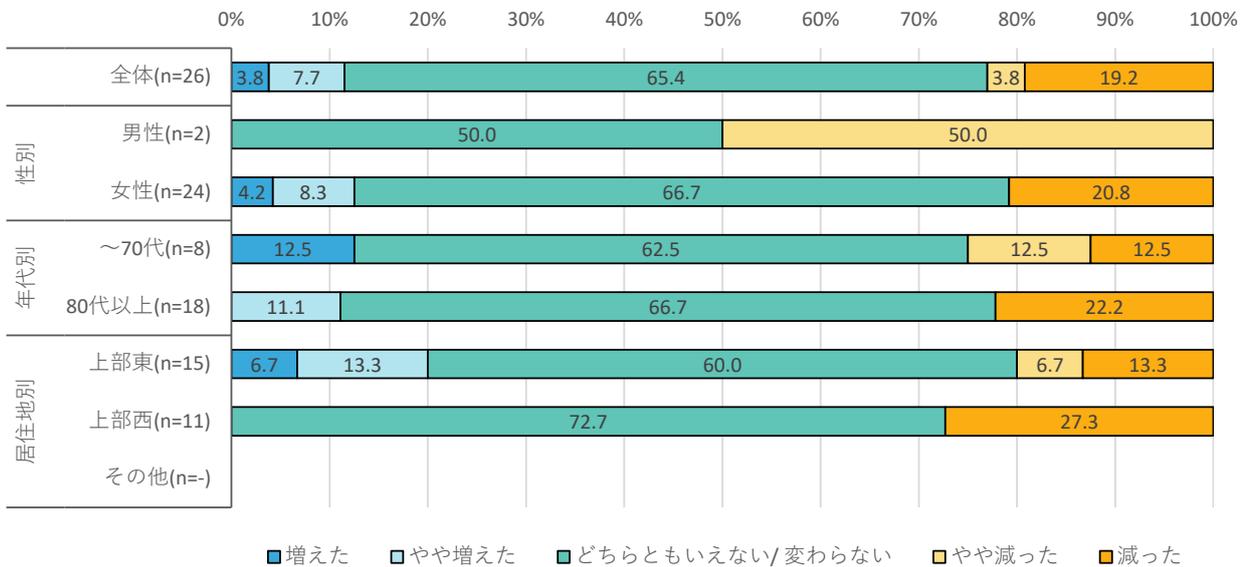
- ② おでかけタクシー利用前後の変化（おでかけタクシー利用者アンケート Q10①）自家用車利用頻度
 自家用車利用頻度の変化は、「減った」、「やや減った」の合計が 8 割と全体で減少傾向にある。

図表 7-53 おでかけタクシー利用前後の「自家用車利用頻度」の変化



- ② おでかけタクシー利用前後の変化（おでかけタクシー利用者アンケート Q10①）地域への愛着心や定住意向
 地域への愛着心や定住意向の変化は、「増えた」、「やや増えた」が 1 割程度、大部分の人は、どちらともいえない・変わらないと回答。

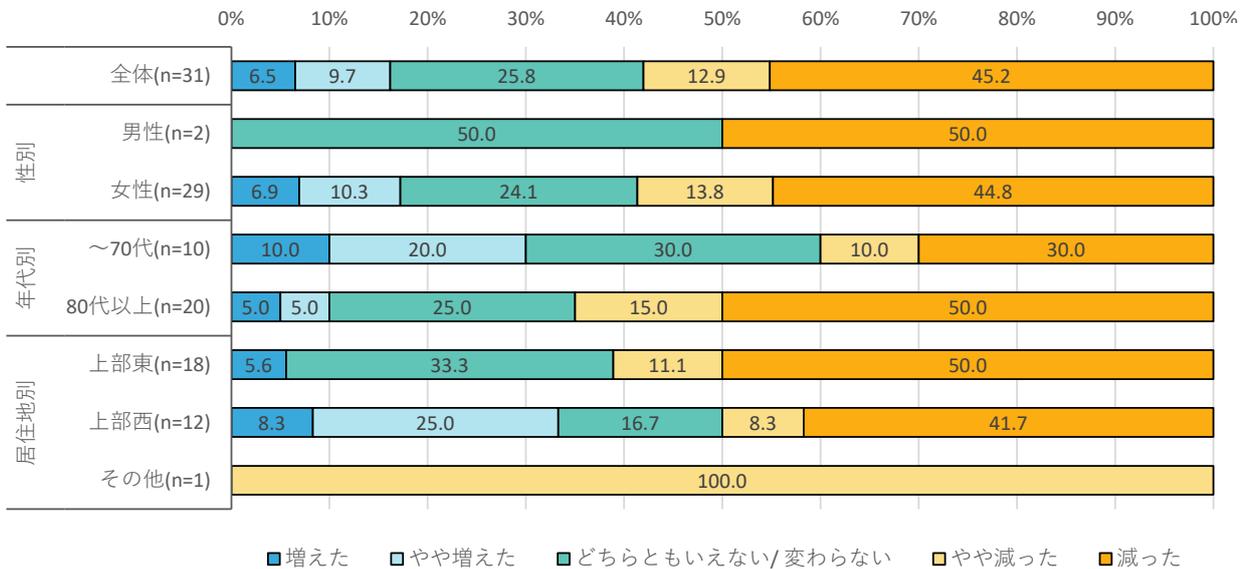
図表 7-54 おでかけタクシー利用前後の「地域への愛着心や定住意向」の変化



⑳ おでかけタクシー利用前後の変化（おでかけタクシー利用者アンケート Q10①）友人・知人と会う機会

友人・知人と会う機会の変化は、「増えた」、「やや増えた」の合計が 16.2%、「減った」、「やや減った」の合計が 6割近くとなっている。社会における交流の維持に一定の効果をもたらしている可能性がある。

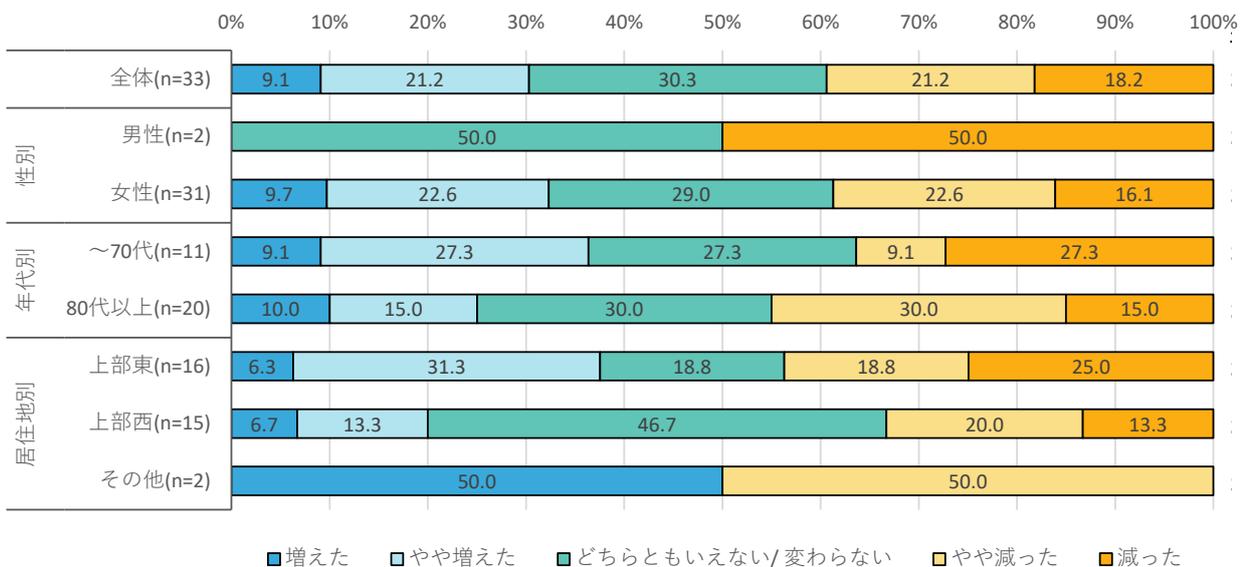
図表 7-55 おでかけタクシー利用前後の「友人・知人と会う機会」の変化



㉑ おでかけタクシー利用前後の変化（おでかけタクシー利用者アンケート Q10①）買い物の購入頻度・金額

買い物の購入頻度・金額は、「増えた」、「やや増えた」の合計が 30.3%、「減った」、「やや減った」の合計が 39.4%となっている。

図表 7-56 おでかけタクシー利用前後の「買い物の購入頻度・金額」の変化

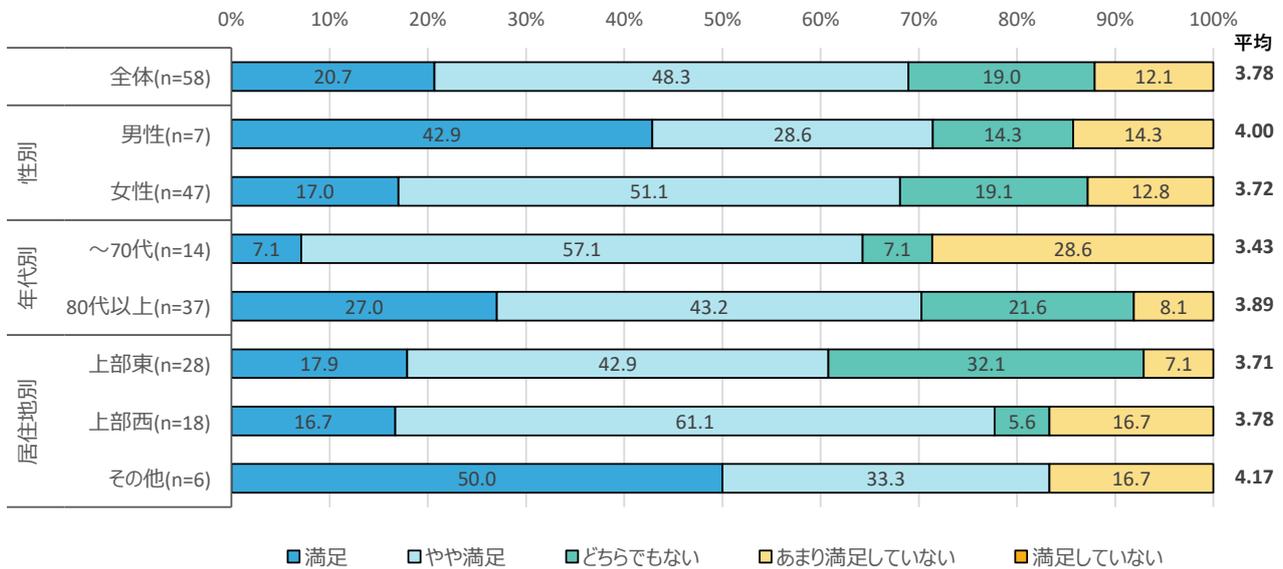


㊸ おでかけタクシーの総合満足度（おでかけタクシー利用者アンケート Q14）

おでかけタクシーの総合満足度は、69.0%が比較的満足と回答している。一方で、比較的不満の割合も 31.1%と一定数存在する。

年代別では 80 代以上で満足度が比較的高い。

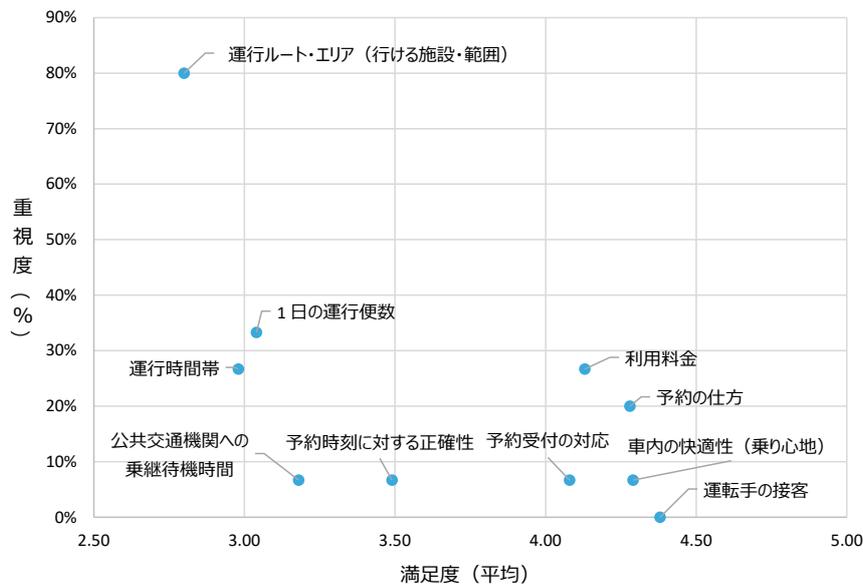
図表 7-57 おでかけタクシーの総合満足度(平均点は満足 = 5、満足していない = 1 として算出)



㊸ おでかけタクシーの項目別の満足度と重視度（おでかけタクシー利用者アンケート Q13）

「運転手の接客」、「車内の快適性」、「予約の仕方」、「利用料金」、「予約受付の対応」が比較的満足度が高い。一方で、「運行ルート・エリア」は、重視度が高いものの、満足度が低く、3(中立)を下回る。「運行時間帯」は、重視度が比較的低く、満足度も低い。

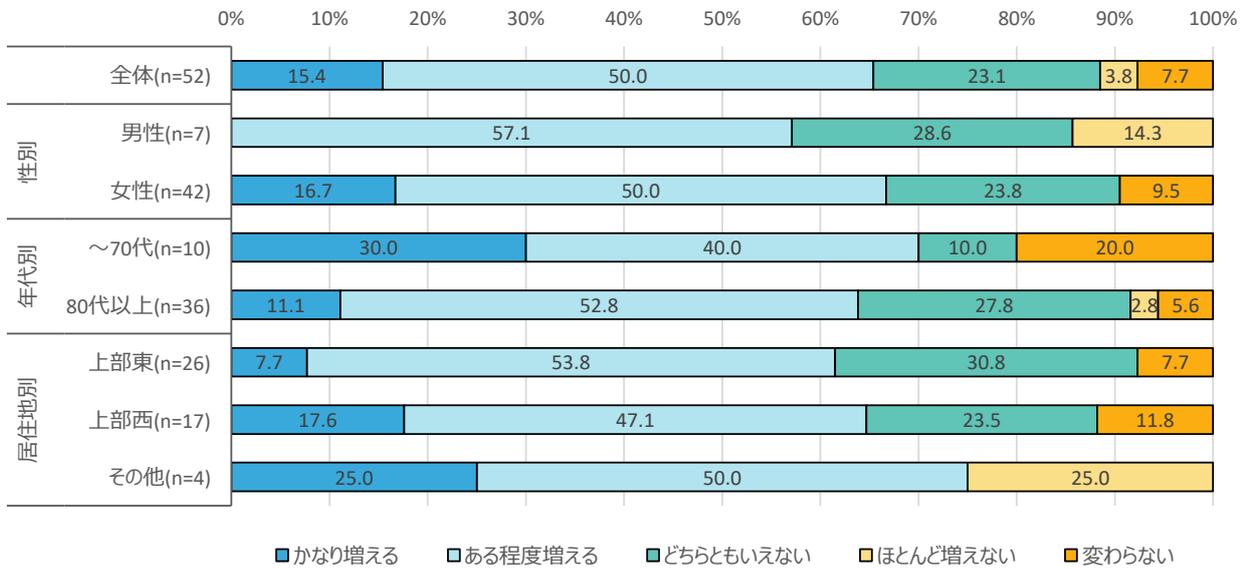
図表 7-58 おでかけタクシーの項目別の満足度と重視度(満足度は満足 = 5、満足していない = 1 として算出)



⑳ おでかけタクシーの不満点が解消された場合の利用の変化（おでかけタクシー利用者アンケート Q15）

おでかけタクシーの不満な点が解消された場合の利用の変化は、「かなり増える」が 15.4%、「ある程度増える」が 50.0%と増えると回答した割合が 6 割を超える。

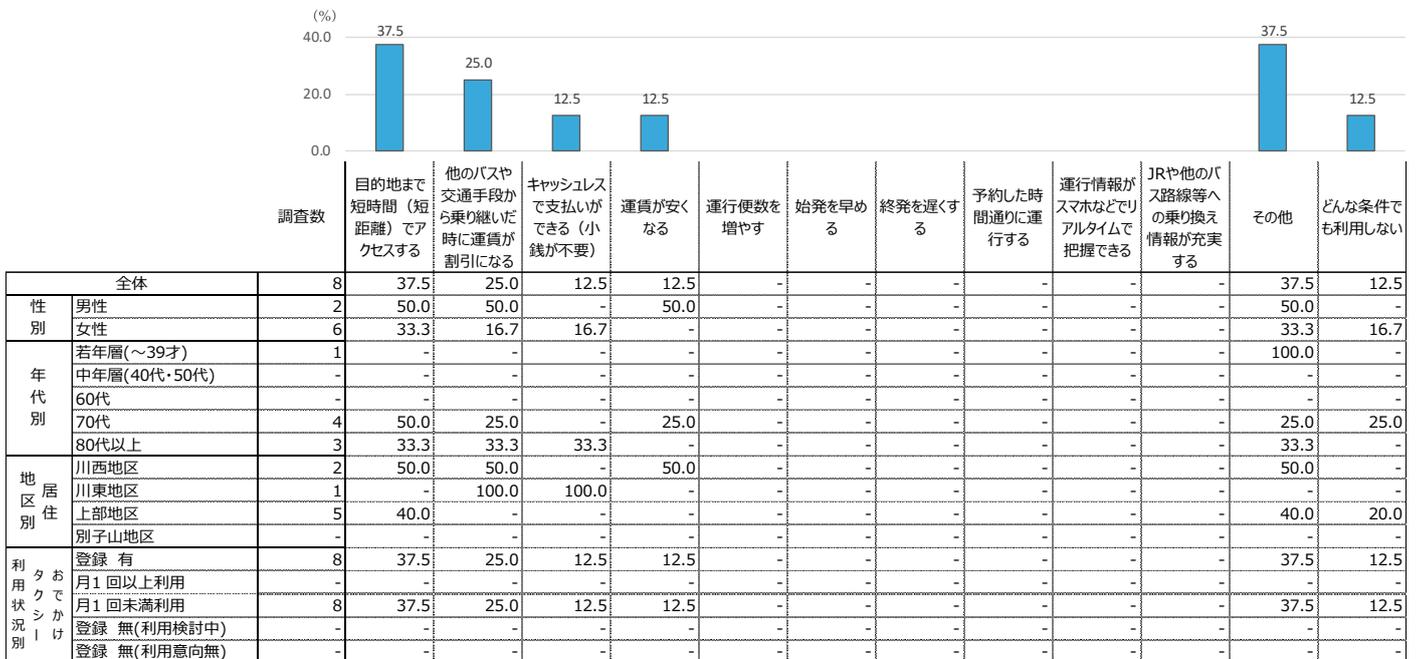
図表 7-59 おでかけタクシーの不満点が解消された場合の利用の変化



㉑ おでかけタクシーの利用を増やすための条件（Q27）

おでかけタクシーの利用を増やすための条件は、「目的地まで短時間（短距離）でアクセスする」が37.5%で最も高い。

図表 7-60 おでかけタクシーの利用を増やすための条件

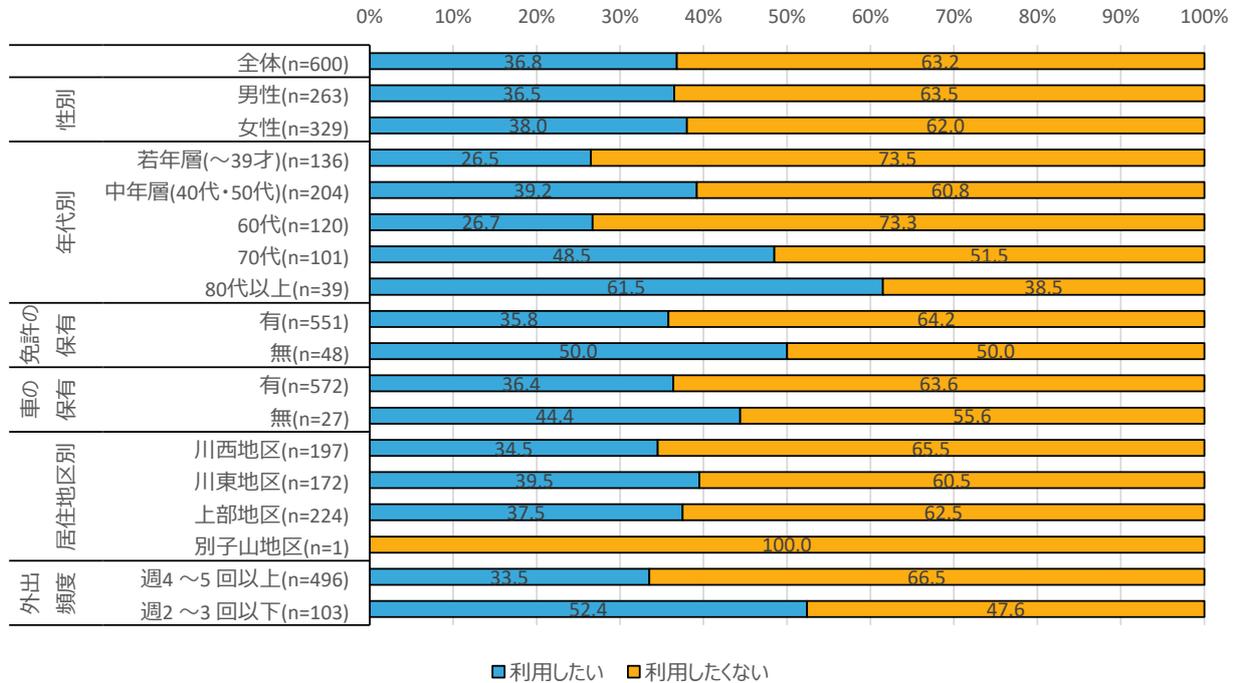


⑨ おでかけタクシーに対する今後の利用意向（Q29）

おでかけタクシーについて「名前もサービス内容も知らない」と回答した方に、おでかけタクシーの説明を読んだ上で、今後利用したいと思うか尋ねたところ、「利用したい」が36.8%、「利用したくない」が63.2%となっている。

性別では大きな違いはみられない。年代別では80代以上で「利用したい」が61.5%と高い。また、免許保有無、外出頻度週2～3回以下で「利用したい」が5割程度となっている。車を保有していない回答者では、保有している回答者と比べ「利用したい」が高いが、その割合は5割未満となっている。

図表7-61 おでかけタクシーに対する今後の利用意向(今まで知らなかった人における集計)



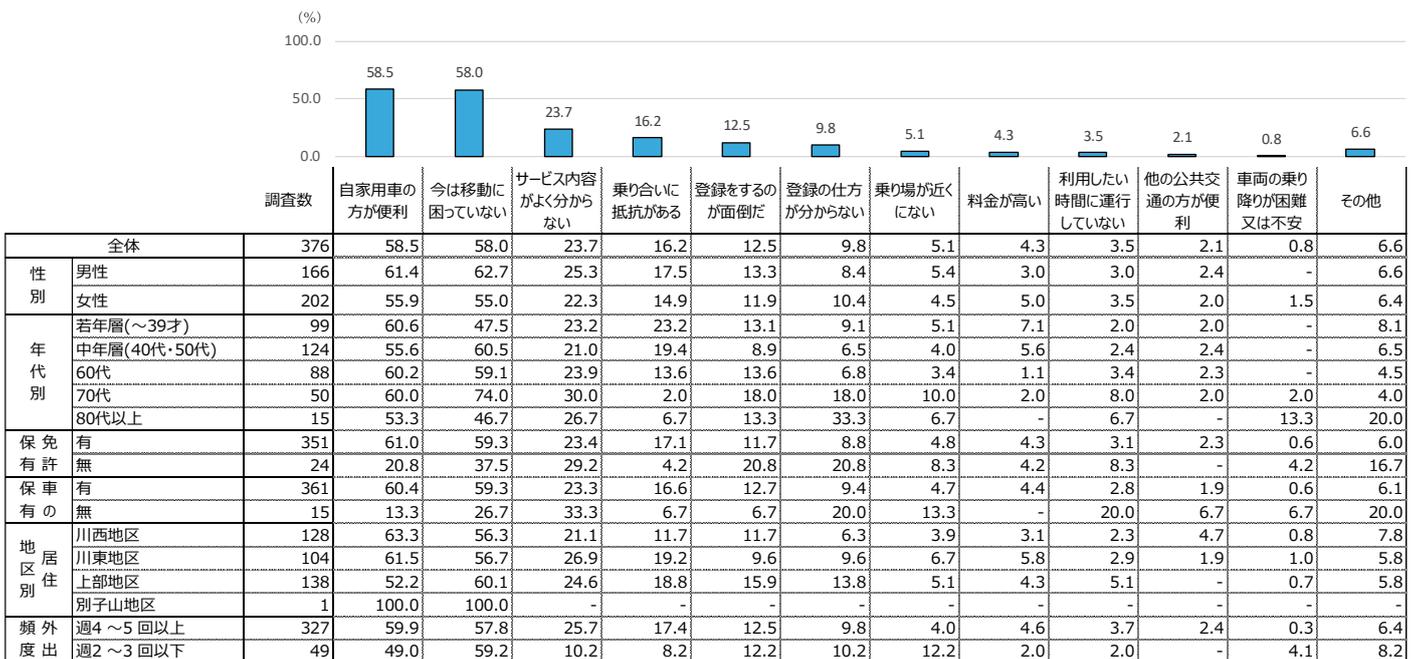
■ 利用したい ■ 利用したくない

⑩ 今後おでかけタクシーを利用したくない理由（おでかけタクシー利用者アンケート Q30）

今後おでかけタクシーを利用したくない理由は、「自家用車の方が便利」が58.5%、「今は移動に困っていない」が58.0%で高くなっている。

性別、年代別でもこの2項目が高い。免許、車を保有している回答者で「自家用車の方が便利」、「今は移動に困っていない」が特に高い。居住地区別では上部地区で「今は移動に困っていない」が60.1%で高くなっている。

図表7-62 今後おでかけタクシーを利用したくない理由(今まで知らなかった人における集計)



⑬ おでかけタクシーの魅力を高める方法や不満な点（自由回答）（おでかけタクシー利用者アンケート Q18）

乗降場所・利用エリアの追加・自由化についての意見が約半数。便数の増加、運行時間の拡大、免許返納者との料金の差についても回答があった。

図表 7-63 おでかけタクシーの魅力を高める方法や不満な点

回答内容	性別	年齢	利用しているエリア(居住地区)
何時に迎えになるかわからない為、病院の場合予約するにも来る時間とか着く時間とか不便です。病院も診療が終わるのもわからないためタクシーを予約しても前後する事もあります、買い物などは自由が自分自身ある程度きくので変更とか調整できても病院は難しいので、一番必要とされる病院の為に、もう少し工夫してほしいです、個人病院もあるので、もう1便最終を増加希望です、私は透析してる為、地元には送迎可の病院タクシーがない為困ってます、家族である夫も仕事のため送迎が出来ないため自分1人で行き帰りが必要です、その為にも最終便を増加希望です	女性	40代	上部東
便数を増やして欲しい	女性	40代	上部東
川東、上部東、上部西とわけずに、全体で行けるようにしてほしいです。	女性	70代	上部西
帰宅の時、予約時刻を待つ時間が短くなれば嬉しい。	女性	70代	上部西
バス停からある程度（300m）離れていないと利用できないところが改善されるとよいのですが	女性	70代	上部西
予約すれば必ず来てくれる、とても便利	女性	70代	上部西
どこの病院までと市役所まで行ってほしい	女性	70代	上部西
回数券を発行してはどうでしょうか（枚数がたまれば1回無料等）	女性	70代	上部東
運行ルート延ばしてほしい	女性	70代	上部東
市役所、住友別子病院、等大きな施設までメーターでなく、+αの料金で行けたら良いと思います。	女性	80代	上部西
予約をする時の事務員さんの対応は非常にテキパキとして良い。又、運転手さんも皆さん親切で、やさしく、不満などありません、助かっています、おでかけタクシーが無かったら生活出来ません、（病院も行けないし）西条市を叔母は11号線より上なので、いつも新居浜は良いねと言っていました、そして市の方へ手紙も出したそうです、詳しい事は聞いていませんが、西条市も運行する様になったとか言っていました、が新居浜市の方がずっと良いと言っていました、これは余談ですがゴミのカレンダーは本当にわかりやすく毎日の事が記されているが、西条市の場合は本当にわかりにくいです、市の職員さん達もとても親切です、新居浜市の市長様いつもありがとうございます、今後共よろしくお願い致します、	女性	80代	上部西
車の免許の有る人で返納した人が250円で、免許のない人は倍の500円、不公平なので平等にしてほしい。	女性	80代	上部西
電話での受付はとってもやさしくてうれしいです	女性	80代	上部西
たまに満席で乗れない時がある。もう少し台数を増やしてほしいです。	女性	80代	上部西
やさしい人ばかりいないから、不満があります	女性	80代	上部西
上部に住んでいるが駅で乗り換えるのではなく市内迄行ける様にしてほしい。	女性	80代	上部西
免許証返納の人とそうでない人も一律の値段にした方が良い。	女性	80代	上部東
山根生協まで行ってくれたらと思います。手前の松村病院までなので買物したら荷物があるので困る。ハローズも手前の公園で降ろされるのでそこから歩かなきゃいけず、ハローズまで行ってもらえたらと思います。	女性	80代	上部東

回答内容	性別	年齢	利用しているエリア(居住地区)
周囲にお店もないので、利用料金が少しでも下がれば買物にも行きたいな。	女性	80代	上部東
エリアを拡大、個人宅へも行ける様に（友達）	女性	80代	上部東
行先の範囲を広くしてほしい、市内全エリア	女性	80代	上部東
高齢者対象などでルールの徹底は難しいのかも知れませんが、「乗り合い」と言う事を理解出来ない方の利用は、トラブルのもととなるので、ルールの徹底をチケットを渡す時に伝えて欲しいです。	女性	80代	上部東
運行ルートで松村病院までは行くのになぜコープ山根までは運行出来ないのでしょうか、高齢者が利用しているのだからもう少し便利を計ってもらい、又パナス銭湯までも運行してほしいです、料金も今差をつけているが一律にしてはどうでしょうか、低所得者も良いのもう1度料金も考えて下さい	女性	80代	上部東
今まで乗って来て本当に助かっております。45年車に乗って免許返納して今はデマンド様様だと思っています。これからも大いに利用させていただきますのでよろしくお願いします。	女性	80代	上部東
住友別子病院へ直通で行ってほしい	女性	80代	上部東
回数券を発行、枚数がたまれば1回無料ポイントがたまる等	男性	80代	上部東
9時、10時、11時は通院する人が多く利用出来ない時が多々ある。この時間帯の便数を増やして欲しい。土日祝日は家族の車利用をと言われてるが、家族もだれも居ない人の事も考慮して欲しい。午後の診療時は終発に間に合わない、ご一考を。上部東は、どの生協（コープ愛媛）も行けない、限定で山根生協へ行ける様ご配慮を。	女性	90代	上部東
住友別子病院まで直行に行ける様お願いします	男性	90代	上部東
もう少しでも行ける所をお願いできればと思います。マルナカとかマルヨシセンターなどまで行けたらと思います。ダイキなど少し料金上げてもらってでもお願い申し上げたいです。	女性	-	上部西
行きたい所へ直ぐ連れて行ってほしい。	-	-	-
11号線マルナカにとめてほしい	-	-	-
乗る時に足がとどきにくい	-	-	-

(6) 市内の公共交通の課題と利便性向上の施策の方向性

① 市内の交通に関する困りごと (Q32)

市内の交通に関する困りごとは、「道路が渋滞する」が35.8%で最も高く、次いで「自宅から最寄りのバス停までが遠い(アクセスが悪い)」(23.8%)、「自転車の走行環境が悪い」(23.0%)となっている。

性別では男性で「自転車の走行環境が悪い」が女性と比べ高い。年代別では、年代が上がるにつれて、「道路が渋滞する」が低く、「自宅から最寄りのバス停までが遠い(アクセスが悪い)」が高くなっている。車を保有していない回答者では、「自宅から最寄りのバス停までが遠い(アクセスが悪い)」が30.6%で最も高く、次いで「自転車の走行環境が悪い」(28.6%)、「異動にお金がかかる」(26.5%)となっている。居住地区別では、上部地区で「道路が渋滞する」、「自宅から最寄りのバス停までが遠い(アクセスが悪い)」などが他の地区と比べて高い。

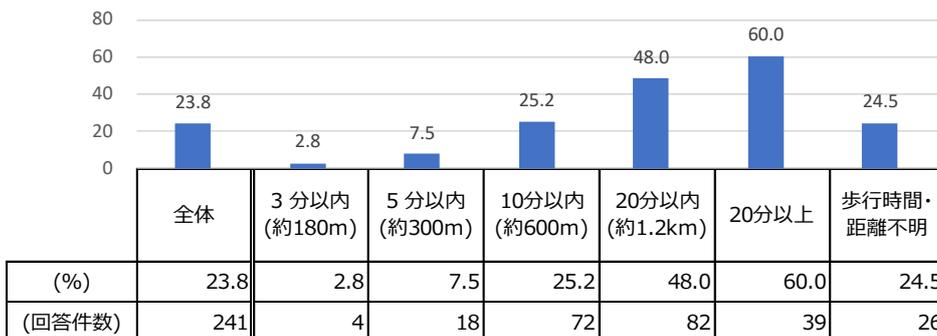
図表7-64 市内の交通に関する困りごと



参考) 自宅から最寄りのバス停までの時間(距離)別の「バス停までが遠い(アクセスが悪い)」と回答した人の比率

最寄りのバス停に到達するまでにかかる時間が5分を超えると「バス停までが遠い(アクセスが悪い)」と感じる人が増え、「10分以内(約600m)」では25.2%、「20分以内(約1.2km)」では48%、「20分以上」では60%に達する。

参考図表) 自宅から最寄りのバス停までの時間(距離)別の「バス停までが遠い(アクセスが悪い)」と回答した人の比率

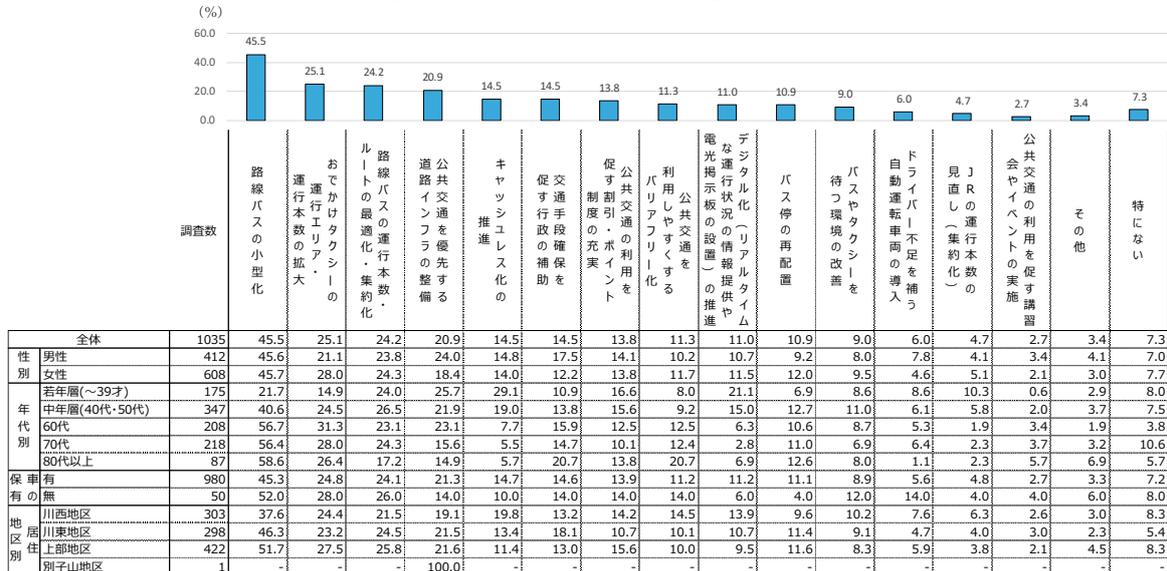


② 重点的に取り組むべきこと (Q33)

重点的に取り組むべきことは、「路線バスの小型化」が45.5%で最も高く、次いで「おでかけタクシーの運行エリア・運行本数の拡大」(25.1%)、「路線バスの運行本数・ルート最適化・集約化」(24.2%)となっている。

年代別にみると、若年層では「キャッシュレス化の推進」が29.1%、「デジタル化の推進」が21.1%で他年代より高いのが特徴。60代以上や車を保有していない回答者では「路線バスの小型化」が5割を超えている。居住地区別にみると、上部地区で「路線バスの小型化」が51.7%と特に高い。

図表7-65 重点的に取り組むべきこと

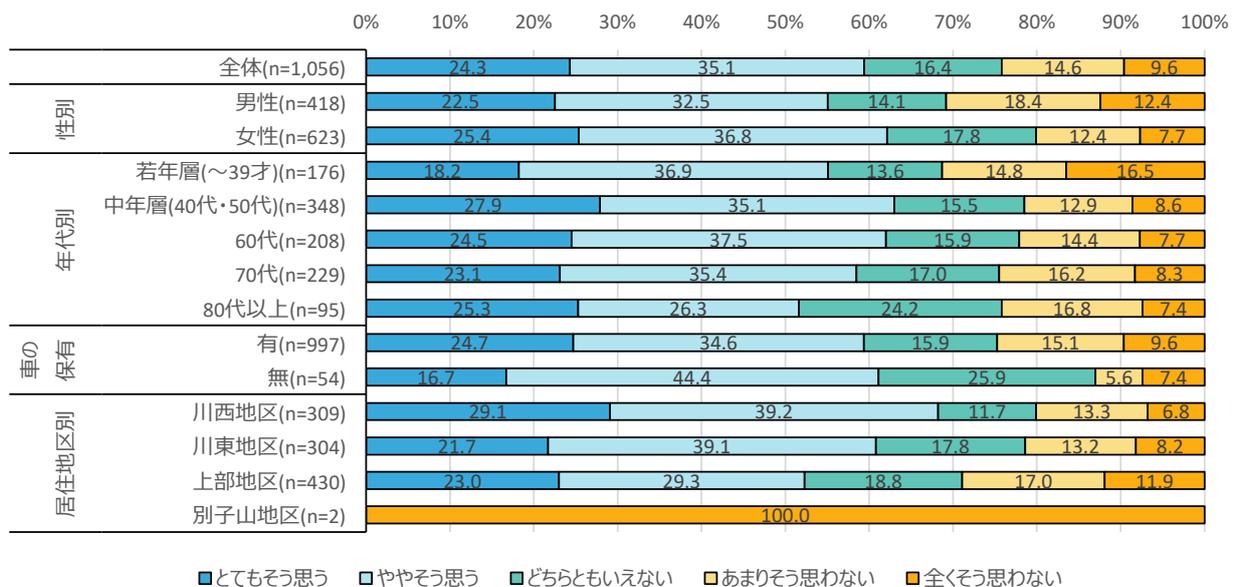


③ 公共交通の利用に関する考え方 (Q48①) 自動車ばかり使うのは、「健康」に良くないと思うか

自動車を多く使う生活は、「健康」に良くないと思うかについては、「ややそう思う」が35.1%、「とてもそう思う」が24.3%で、合計すると約6割“そう思う”と考えている。

性別では女性で“そう思う”割合が男性と比べ高い。年代別では若年層で「全くそう思わない」が16.5%と比較的高くなっている。車を保有していない回答者では、「ややそう思う」、「どちらともいえない」の割合が比較的高い。居住地区別では、川西地区では“そう思う”割合が他の地域と比べ高いが、上部地区では低くなっている。

図表7-66 自動車を多く使う生活は、「健康」に良くないと思うか

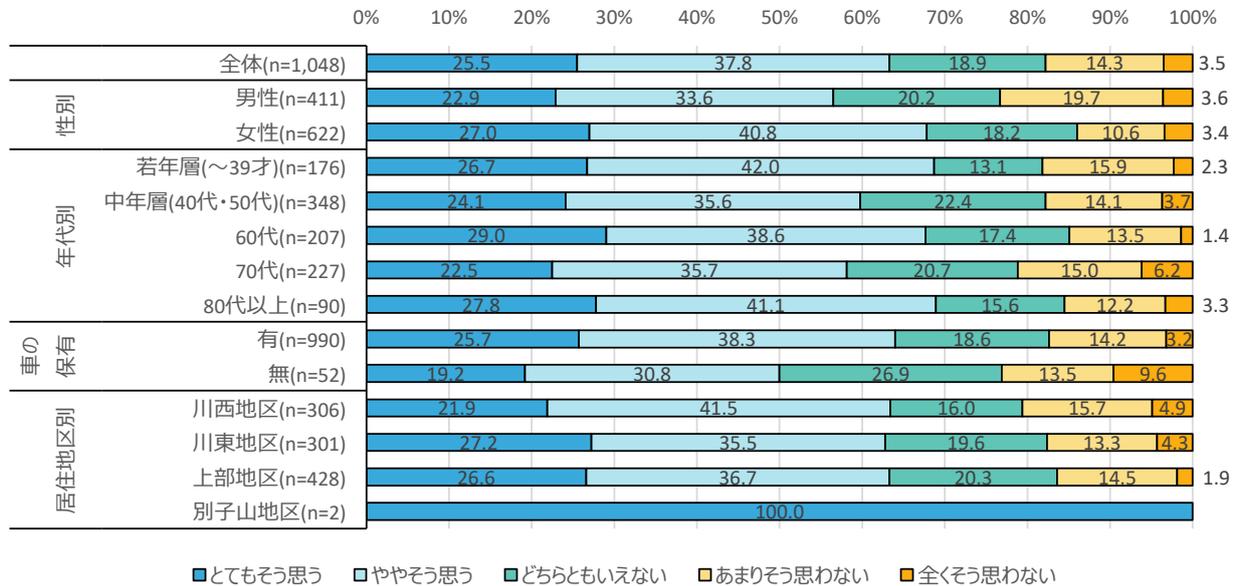


④ 公共交通の利用に関する考え方 (Q48②) 「JR や路線バスでの移動」は苦になると思うか

JRや路線バス等の公共交通機関で「JRや路線バスでの移動」は苦になると思うかについては、「ややそう思う」が37.8%、「とてもそう思う」が25.5%で、合計すると6割以上が“そう思う”と考えている。

性別では女性で“そう思う”割合が男性と比べ高い。年代別では若年層、60代、80代以上で“そう思う”割合が比較的高くなっている。車を保有していない回答者では、保有している回答者と比べ“そう思う”割合は低くなっている。居住地区別では大きな傾向の違いはみられず、いずれの地区でも“そう思う”割合が6割以上となっている。

図表7-67 「JRや路線バスでの移動」は苦になると思うか



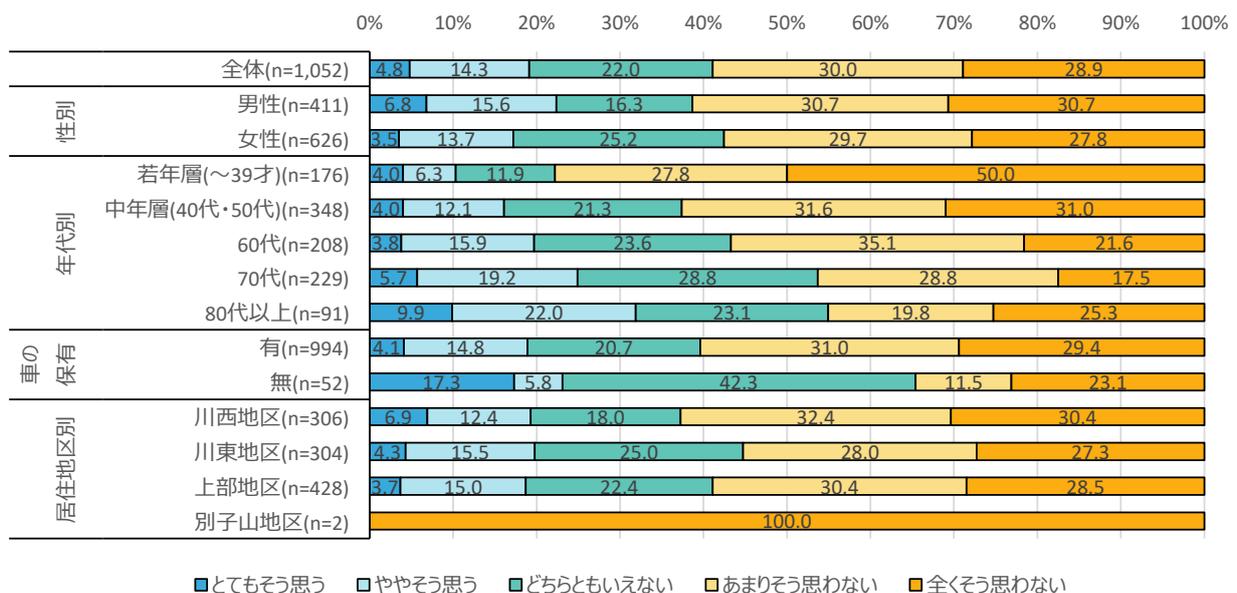
■とてもそう思う ■ややそう思う ■どちらともいえない ■あまりそう思わない ■全くそう思わない

⑤ 公共交通の利用に関する考え方 (Q48③) これから、自動車にあまり頼らない生活にしようと思うか

これから、自動車にあまり頼らない生活にしようと思うかについては、「あまりそう思わない」が30.0%、「全くそう思わない」が28.9%で、合計すると6割近くが“そう思わない”と考えている。

性別では男性で“そう思わない”割合が女性と比べ高い。年代別では、年代が上がるにつれて、“そう思わない”割合は低くなっている。車を保有していない回答者では、「とてもそう思う」や「どちらともいえない」の割合が、保有している回答者と比べて高い。居住地区別では、川西地区で“そう思わない”割合が6割を超え比較的高い。

図表7-68 これから、自動車にあまり頼らない生活にしようと思うか



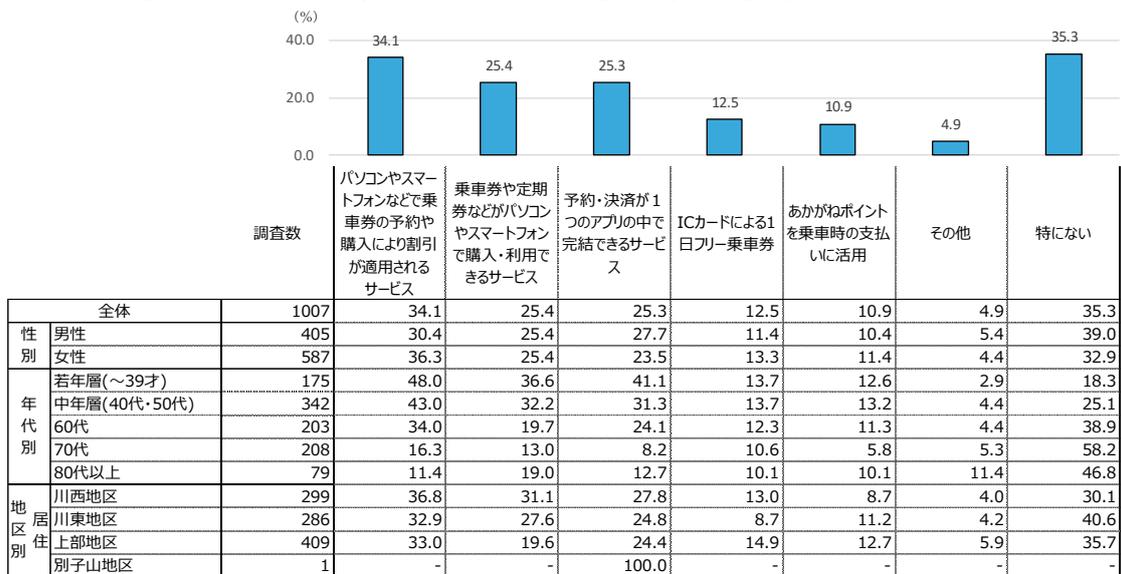
■とてもそう思う ■ややそう思う ■どちらともいえない ■あまりそう思わない ■全くそう思わない

⑥ あれば利用してみたいサービス（Q34）

あれば利用してみたいサービスについては、「パソコンやスマートフォンなどで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」が34.1%で最も高く、次いで「乗車券や定期券などがパソコンやスマートフォンで購入・利用できるサービス」(25.4%)、「予約・決済が1つのアプリの中で完結できるサービス」(25.3%)となっている。

性別では女性で「パソコンやスマートフォンなどで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」が男性と比べ高い。年代別では、年代が上がるにつれて、「パソコンやスマートフォンなどで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」が低くなっている。居住地区別でも「パソコンやスマートフォンなどで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」が3割を超え高いが、川西地区では「乗車券や定期券などがパソコンやスマートフォンで購入・利用できるサービス」も31.1%と3割を超えている。

図表7-69 JRや路線バス等の公共交通で、あれば利用してみたいサービス

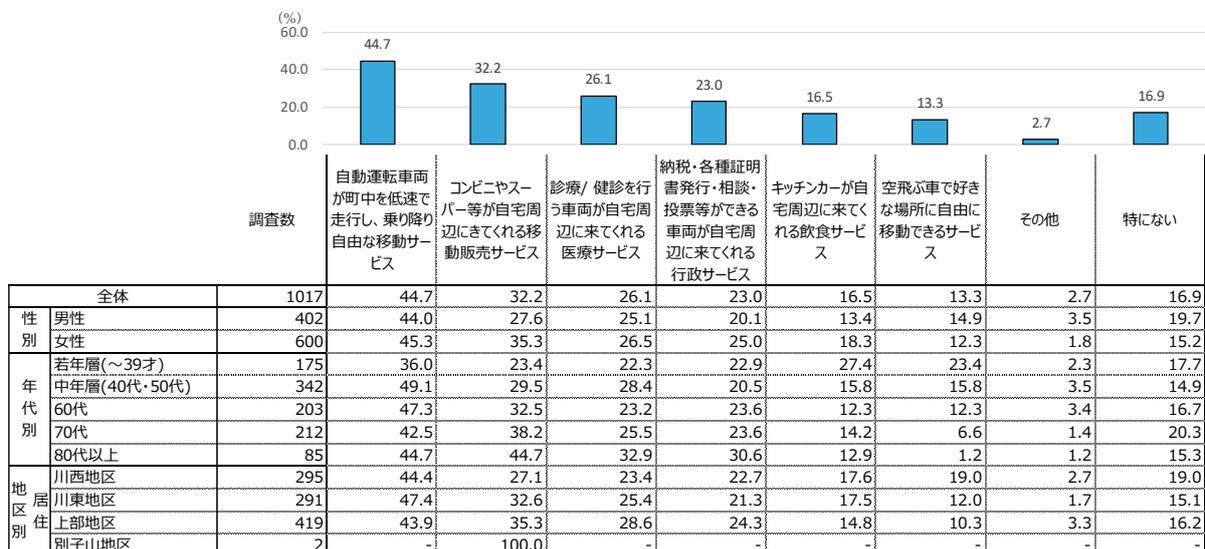


⑦ 移動に関わる新たなサービスとして利用したいもの（Q35）

移動に関わる新たなサービスとして利用したいものについては、「自動運転車両が町中を低速で走行し、乗り降り自由な移動サービス」が44.7%で最も高く、次いで「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」(32.2%)、「診療/健診を行う車両が自宅周辺に来てくれる医療サービス」(26.1%)となっている。

性別では女性で「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」が男性と比べ高い。年代別では、年代が上がるにつれて、「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」が高くなっている。居住地区別でも「自動運転車両が町中を低速で走行し、乗り降り自由な移動サービス」が4割を超え高いが、上部地区では「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」も35.3%と比較的高くなっている。

図表7-70 移動に関わる新たなサービスとして利用したいもの



⑧ 利便性を高めるアイデア（自由回答）（Q36）

公共交通の利便性を高めるアイデアについては、様々な意見が寄せられた。その内容は「路線バスの改善」や「バスルート・運行の改善」など路線バスに関するものが多くなっている。

図表 7-71 利便性を高めるアイデア

分類名	回答内容【性別・年代・居住地区】
路線バスの改善（小型化、増便、定額等）	路線図や料金体系をわかりやすくしてほしい。【男性・40代・川東地区】
	どこまで乗っても100円、というような活用（利用）しやすいバスを運行してほしい。【女性・50代・川東地区】
	年々、路線バスの便数が減少しているので増便してほしい。【女性・70代・川東地区】
バスルート・運行の改善（細分化、乗降自由等）	飲食街と自宅付近を行き来できるバスがあると嬉しい。【男性・50代・川東地区】
	新居浜駅、イオンモール新居浜、市役所、主要な病院、児童センターなどを循環する低額（100円～200円くらい）で利用できる市民（コミュニティ）バス【女性・30代・川東地区】
	小型バスが市内全域を運行し、自由に乗り降りできるようなシステムがあればと思う。【女性・70代・川西地区】
スマホ・アプリの活用（運行状況、料金検索、予約等）	路線バスの運行状況がリアルタイムでスマホで確認できるようにしてほしい。【男性・～20代・川東地区】
	アプリで自宅周辺までバスが来るシステム。【女性・30代・川西地区】
	現在地を入力すると最適なバス路線を教えてもらえるサービス【女性・40代・川東地区】
バス停の改善（増設、場所再検討、掲示板、快適化等）	路線バスを利用することで、あかがねポイントが貯まる。ミニバンのような車両にして、運行本数、バス停を増やす。【男性・30代・川西地区】
	京都等の観光地のバス停に表示されるように、次の〇〇行きバスが来るまで△△分と、バス停に表示されると待ちやすい。【女性・30代・川西地区】
	近々、将来路線バスを利用したいと思いますが、バス停まで遠いので、近くにいたら頻りに利用したいと思います。【女性・70代・川東地区】
高齢者対応等（わかりやすさ、介助員等）	年寄りにわかりやすいサービス、スマホとかパソコンとかは優しくない【男性・70代・川西地区】
	自分で運転できなくなった時（家族がいなくなった時）気軽に利用できる介護つきタクシーが格安で気兼ねなく呼べるサービス【女性・70代・川東地区】
キャッシュレス決済（ICカード、スマホ決済等）	キャッシュレス決済の導入【男性・50代・川東地区】
	定期券や回数券購入時のキャッシュレス化。【女性・30代・川東地区】
インフラ（道路整備、路面電車等）	川東地区から、国道11号に行ける新しい道がほしい。【男性・40代・川東地区】
	市役所（本庁）前の道路の道幅がすごく狭いです。大型が車線ぎりぎりなので横車線を通っていると怖く感じる時があります。【女性・50代・川東地区】
バス設備他（バリアフリー、ラッピングバス等）	複数ループラインの連続運行、乗り降り自由、料金一定、バリアフリー【男性・70代・川東地区】
	バスの外観や内装をキレイにして乗ってみたいと思うようにしてほしい。今はお年寄りのためのものに思えます。【女性・40代・川東地区】
JRの改善（増便、バスとの乗継等）	JRの便数を増やす（30分に1本にするなど）【男性・～20代・川西地区】
	路線バスとJRの乗り継ぎの改善（待ち時間短縮など）【男性・40代・川西地区】
おでかけタクシーの拡充（時間帯、運行範囲等）	自宅新居浜駅のデマンドタクシー本数、運行時間の拡大【男性・40代・川西地区】
	おでかけタクシーがもっと広まってほしい！高齢者に特に乗ってほしい。チケットくばったら【女性・30代・川東地区】
その他	バス等を使って、公共施設やスーパーへ行ったら、目的地で割引のあるサービス。（例）入場料が割引される。食料が5%引きになるなど。【女性・50代・川東地区】
	将来は自動運転のバス、タクシーが普及してほしい。【男性・70代・川東地区】
	現状の生活環境では、公共交通の利用は進まない。目的となる施設等の運営者が公共交通を支える仕組みが必要【男性・50代・川西地区】
	交通弱者の方々が不安や心配なく利用できる環境。行政が受け身でなく発信してくれる体制作り。【女性・50代・川東地区】

(7) 調査結果の概要

① 回答者の属性の特徴

- 回答者の性別は、「女性」が約6割、「男性」が約4割と女性が比較的高く、年齢は、60代以上の割合が過半数を占め、川西地区と比べて、川東地区と上部地区で高齢者の割合が高い。
- 職業は、「会社員」の割合が最も高く、次いで「無職」、「家事専業」が続く。地区別では、川西地区で「会社員」が3割を超え比較的高く、川東地区、上部地区では「無職」の割合が比較的高い。
- 家族構成としては、「夫婦のみ世帯」や「子と同居(2世代)」が多く、若年層～70代で年代が上がる程「夫婦のみ世帯」の割合が高くなる。

② 日頃の移動及び市内の交通状況

- 免許保有率は、9割近くが免許を保有し、自家用車の世帯保有率も9割以上で、車社会といえるが、80代以上高齢層は、免許非保有層と自家用車非保有層の割合が高く、日頃の移動に課題があると思われる。
- 日頃の外出頻度は、約6割が「毎日」外出し、特に男性、中年層、地区では川西地区での外出頻度が高いが、高齢層は「週2～3回程度」の割合が高い。
- 最寄りバス停までの距離は、全体の38.2%が最寄りバス停まで5分以内だが、川東地区と上部地区では「10分以内(約600m)」が高く、上部地区では「20分以内(1.2Km)」が2番目に高いなど、地域差がみられる。
- 日頃の移動のしやすさに対する満足度は、比較的満足の方の割合が高いが、不満層も一定数存在し、特に高齢層ほど満足度の割合が低く、地区別では、上部地区、川東地区、川西地区の順で満足度が低い。
- 市内の交通での困りごととしては、「道路が渋滞する」、「最寄りバス停が遠い(アクセスが悪い)」、「自転車の走行環境が悪い」の順で高く、高齢層ほど「バス停への距離」の割合が高い。上部地区では「渋滞」と「バス停への距離」の割合が高い。
- 日頃の移動の満足度は、自家用車の有無による差が大きく、「やや不満」「不満」の合計が、自家用車保有層では20.9%であるのに対して、自家用車非保有層では43.8%と大きな差がある。
- 今後、市として重点的に取り組むべきこととしては、「路線バスの小型化」、「おでかけタクシーの運行エリア・本数の拡大」、「路線バスの運行本数・ルート最適化・集約化」の順で高く、若年層ほど「キャッシュレス化の推進」の割合が高く、高齢層ほど「路線バスの小型化」の割合が高く、上部地区で「路線バスの小型化」が特に高い。

③ 路線バスの利用状況と利用促進のための方向性

- 路線バスの利用率は、80代以上の高齢層や、39歳以下の若年層、自家用車非保有層で高い。
- 利用率の地域差は小さいが、利用する理由や利用しない理由において、「最寄りのバス停が近い(遠い)」「利用したい時間帯に運行している(していない)」等の利便性の項目で、川西地区では相対的に評価が高く、川東地区と上部地区では低い。
- 利用目的は、高齢層ほど「通院」での利用の割合が高く、川東地区で「通院」や「買物」が他の地区より高い。
- 乗車時間は、高齢者や上部地区で長く、これらの層で長距離移動でもバスを利用している割合が高い。
- 利用者における満足度は、バス停の近さ、運賃等は高いが、運行頻度が低い。
- 乗り継ぎが必要な場合は、約6割が「環境が整えば乗り継ぐ」が、約4割は「乗り継ぐのであれば路線バスを利用しない」とし、その傾向は若年層や上部地区ほど高い。乗り継ぎに必要な環境としては、「乗り継ぎの待ち時間が

短い」に加え、若年層では「乗り継ぎ便の情報がスマホで分かる」も高く、デジタル化も鍵となると思われる。

- 路線バスの重要性は、高齢層ほど高く、若年層ほど低い。路線バス維持に対しては、約4割が「車両の小型化、便数の減便等を行いながら、路線バスを維持すべき」とし、その傾向は60代以上で高くなっている。
- 路線バスの利用を増やす条件としては、「近くにバス停ができる」や「運行本数の増加」が多いが、若年層ほど「乗り継ぎ便の情報がスマホで分かる」や「キャッシュレス化」などデジタル化・キャッシュレス化が鍵となると思われる。
- JRを含めた公共交通におけるデジタル化・キャッシュレスのニーズは、若年層ほど高い。

④ おでかけタクシーの認知・利用状況

- 認知度は、高齢層ほど高く、地区別では、川東地区と上部地区で相対的に高い。
- 認知媒体は、「広報誌」、「口コミ」、「自治会回覧・チラシ」と続き、高齢層ほど口コミの割合が高い。一方、若年層は市政情報を広報誌で入手する割合が相対的に低く、若年層への周知を図る場合には課題がある。
- 登録率は5.5%で検討率は21%、高齢層ほど登録率が高く、川東地区と上部地区で比較的検討率が高い。
- 利用地区は、「上部西地区」、「川東地区」、「上部東地区」の順で、利用頻度は「週1～2回程度」が多い。
- 利用目的・行先は通院・買い物が多く、利用層を反映した結果といえる。乗降場所・利用エリアについて、追加や自由化の要望が挙げられている。
- おでかけタクシーを利用しない理由は、「自家用車の方が便利」「今は移動に困っていない」が高く、その傾向は中高年層(40～60代)で高く、若年層ほど「乗合への抵抗感」や「サービス内容への理解不足」が比較的高い。

⑤ 市内の公共交通の課題と利便性向上の施策の方向性

- 自家用車非保有層は、市内では少数派だが、80代以上の高齢層に多く、移動に対する不満度が高いことから、今後それらの層の割合が増えていくことを想定し、何らかの対策が必要と思われる。
- 特に、川東地区、上部地区は比較的高齢者が多い地域であるにもかかわらず、路線バスの利便性が低く、高齢になり運転ができなくなった場合、課題が大きい地区といえる。
- 以上の観点から、自家用車非保有層や免許非保有層に対しては、「おでかけタクシー」に対する潜在的需要が高いと言え、現状では、川東地区、上部地区における需要が顕在化しているが、今後は川西地区においても、高齢化の進展に伴い、免許返納層などの増加を想定すると、「おでかけタクシー」の需要は増えていくものと推測される。
- また、路線バスの利用拡大には、高齢者以外(特に若年層)の利用促進に向けて、デジタル化とキャッシュレス決済が利用促進に寄与する可能性があると思われる。
- さらに、今後利用してみたいサービスをみても、「パソコンやスマートフォンで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」や、「乗車券や定期券がパソコンやスマートフォンで購入・利用できるサービス」、「予約・決済が1つのアプリで完結できるサービス」などのデジタル機能やキャッシュレス機能が上位にあがり、特に上記3項目は若年層ほど割合が高く、今後の高齢者以外(特に若年層)の公共交通の利便性及び利用率の向上には、デジタル化・キャッシュレス化が寄与する可能性があると思われる。
- 加えて、移動に関わる新たなサービスとして利用したいものをみると、「自動運転車両が町中を低速で走行し、乗り降り自由な移動サービス」、「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」、「診療/健診を行う車両が自宅周辺に来てくれる医療サービス」の順で高く、高齢層や上部地区では、「コンビニやスーパー等が自宅周辺にきてくれる移動販売サービス」の割合が比較的高く、それらのニーズが高いことがうかがえる。

第 2 章 ヒアリング調査による事業者の意見の整理

(1) ヒアリング調査の概要

1) 調査手法	ヒアリング（バス事業者はリモート、タクシー事業者は対面）
2) 調査対象	バス事業者 1 社、タクシー事業者 2 社
3) 調査時期	バス事業者 令和 5 年 3 月 1 日、タクシー事業者 令和 5 年 3 月 9、10 日
4) 調査内容	ア.経営・運行状況、イ.新居浜市の交通状況、ウ.おでかけタクシーの状況 エ.今後の事業運営

(2) 経営・運行状況

バス事業者、タクシー事業者とも、コロナ禍により経営・運行状況が悪化している。今は改善基調にあるものの、まだコロナ前の水準には回復していない。ドライバーの人出不足や高齢化の問題も顕在化している。

① バス事業者

- ・昨年 3 月決算で、売上は乗合事業で 11 億 3 千万円、貸し切り事業で 3 億 7 千万円（乗合事業の売上には、補助金も含まれるが、不動産等の運輸以外の売上は含んでいない）。
- ・利用者数はコロナ禍以前から下り坂となっている。足下においては少しずつ回復基調にあるが、少子高齢化も進む中、コロナ禍以前の水準への回復は難しい状況にある。

② タクシー事業者 A

- ・タクシー部門の売上は 1 億 4～5 千万円程度の水準にある。コロナ禍での乱高下が激しかったが、現状、回復基調にある。
- ・タクシー部門に限ると、保有台数 23 台中の稼働は、8～9 割程度にある。人員は 40 名程度である。ドライバーの平均年齢は 50 代半ばである。
- ・タクシー利用者は高齢者がメインである。目的地は、病院が主であり、その他買物となっている。主要顧客は自ら運転出来ない方や独居の方である。

③ タクシー事業者 B

- ・四国 4 県及び愛媛県の実態を鑑みると、稼働率は高いとは言い難い。昨今の景気回復基調を受け、利用者は増加する一方、需要と供給とのバランスが崩れている。その背景には、コロナ禍の影響でドライバーの退職者が増えた点があげられる。
- ・保有台数は、当社が経営権を持つ会社全体で 77 台である。ドライバーについては、コロナ禍以前は 130 人程度であったが、現状 90 人程度まで減少した。平均年齢は 64～65 才程度である。

(3) 新居浜市の交通状況

バス路線については、最も利用者が多い区間は駅—大規模商業施設間である。主な利用者は、高齢者や学生である。

タクシー事業者からは、ネット通販の普及による大規模商業施設に対する利用減少を懸念する声が聞かれた。

① バス事業者

- ・当社が運行を担う4自治体のうち、新居浜市の人口規模としては2番目である。市内の路線は市街地部が中心であるが、少子高齢化も進む中、今後の乗客の減少は避けられないと考える。
- ・乗客減少の要因は、移動手段の変化よりも、需要の喪失と考えている。特にコロナ禍においては、通院や買い物に際しての移動手段がバスから自家用車にシフトした。
- ・新居浜駅から市役所、商店街を經由し大規模商業施設に至る区間については一定の需要がある一方、複数の路線が並行している区間でもある。この区間を一つの路線に集約する検討を行ったことはあるが、四国中央市や西条市等からの乗客には、乗り換えなしで大規模商業施設に向かいたいという需要が存在する。「寒い中、もしくは暑い中での乗り換えは辛い」というご意見を頂いたこともある。
- ・新居浜市には、真の意味での中心地がない。以前は、昭和通りというにぎやかな商店街があったものの、現状賑わいは創出できておらず、新居浜駅からも離れている。事実上の中心地は大規模商業施設だが、その他、ドラッグストアや家電量販店等がロードサイドに点在する状況にある。これらの店舗にバスで訪れる需要はほとんどない。
- ・問題の一つに、市内の朝の渋滞が指摘できる。降雨時には10～20分程度の遅れがしばしば生じ、バス通勤を行う上での大きな課題となっている。新居浜バイパスの整備推進による改善に期待したい。なお、松山自動車道が事故等で通行止めになった場合、新居浜バイパスに交通が集中することとなり、激しい渋滞が生じる。当社が運行を担う4自治体のうち、定時運行率が一番低いのは新居浜市内である。
- ・当社が行う実態調査によると、通常みられる7時から9時の間での利用者の集中がみられず、通勤通学での利用があまりなされていないと推測される。通勤定期での乗客割合は2割程度で、定期外が多くを占める状況にある。
- ・観光施設のマイントピア別子には広域から訪れるものの、自家用車利用がほとんどであり、バスの利用はほぼない。
- ・この10年間で、新居浜市内の運行経路の変更を行ってきている。以前は賑わいがみられた昭和通り海沿いの路線の一部を、南側への変更や、新居浜駅へ立ち寄ってなかった便の立ち寄り等、小刻みな変更を行っている。
- ・利用者からの改善要望は、「便が少ない」こと、次いで「行き先がわからない」ことである。現在、バスロケーションシステムの導入に関し検討を行っている。

② タクシー事業者 A

- ・主な買物先はスーパー、ドラッグストアと認識している。大規模商業施設も、以前と比べると利用客は減少していると感じる。買物もネット通販に移行する動きがみられるうえ、コロナ禍も加わり、大型ショッピングセンターの需要自体が減っていると感じる。
- ・上部地区は土地が広く、一部若年層が住み込む動きもあるようだ。そのため、上部地区は買物とか生活に密着した一定の需要が存在するのではないかと。住友関係者は社宅に住むイメージを持っている。

③ タクシー事業者 B

- ・市外から新居浜市への買物需要は、あまりないと思う。若年層を中心に、買い物はネット通販が主力と感じる。
- ・市外から新居浜市への通勤者についても、多くはない。例えば住友への従業員の多くは市内に居住しているのではないかと。

(4) おでかけタクシーの状況

バス事業者は、おでかけタクシーのバス事業への影響はない、としている。タクシー事業者も、おでかけタクシーの利用者の満足度は高いと想定している。一方、タクシー事業者としては、一般のタクシー利用とおでかけタクシー利用との間に、大きな違いがないにもかかわらず、運賃には差が生じていることに対し疑問を持つ意見もみられた。またおでかけタクシーのアプリ利用について、高齢者等利用者の立場にたって導入を検討すべきという意見もみられた。

① バス事業者

- ・おでかけタクシーの影響による、極端な収入の落ち込みは無いと思う。新居浜市の理解もあり、おでかけタクシーの利用条件が、ある程度バス停から離れていた方を対象としているため、機能分担が出来ている。料金もバスと遜色のない水準で設定していることも影響している。ただし、国道 11 号線の近くに居住する方の一部がおでかけタクシーを利用することとなる点は、ある程度想定していた。
- ・新居浜市からはバス空白地域の移動手段確保を目的とする旨聞いているため、川西地区におでかけタクシーが導入されてもあまりバスに極端な影響はないと想定している。

② タクシー事業者 A

- ・おでかけタクシーの利用者は、バス停から 300m以上離れている方、山間部の方等に限定するなど、機能分担は調整されていると思う。
- ・ただし乗客の視点から見れば、一般のタクシーを利用する場合、必ずおでかけタクシーでカバーするエリアを超える、というわけではない。
- ・ドアツードアでの移動を実現してくれるおでかけタクシーに対する不満は、おそらくない。むしろ、利用に際する条件を現状より厳しくしても良いのではないか。
- ・平日午前の稼働は比較的良く、稼働状況は悪くない。乗合率は平均 2.3 人位だと思う。

③ タクシー事業者 B

- ・おでかけタクシー乗客の多くは高齢者である。一般のタクシーと比べ安価に利用できる区間もあり、利用しやすいと考えられているのではないか。なお、乗合率は概ね 2 人程度である。
- ・川西地区へのおでかけタクシーの導入については、個人的にはあまり賛成できない。川西地区は住友関連の事業所や病院が立地するなど新居浜市の中心部にあり、過疎地とは思えない。本来おでかけタクシーは、過疎地帯で運行するものとする。
- ・タブレットやアプリ配車の活用という点は理解できる。ただし、高齢者がタブレットやスマートフォンを上手く使いこなせるかは不透明だと思う。進めるのであれば、乗客の立場に立った簡素化を期待する。

(5) 今後の事業運営

バス事業者、タクシー事業者ともに、将来については厳しい認識を示しており、国や行政の支援・協調等が期待されている。

① バス事業者

- ・路線バス事業は何十年も厳しい状態が続いている。これまでは比較的好調な高速バス事業で採算をカバーしていたが、コロナ禍以降はそれもかなわず、全ての部門が厳しい状態にある。今後、もし補助要件が厳しくなった場合、継

続は難しい。ドライバー不足についても根本的な解決は期待できず、事業の行方は厳しく見通さざるを得ない。

- ・既に一民間企業の努力による改善は相当困難な状態だと認識している。一方で、路線バス網の維持のために撤退という選択肢はなく、将来的な考え方も含めて、国、自治体に相談していきたい。

② タクシー事業者 A

- ・現状、新居浜市内には複数のタクシー事業者が存在するが、以前と比べ減少している。
- ・タクシー会社間での情報共有はあまりない。首都圏等では、配車予約においてアプリの活用等での連携といった動きもみられるが、ここでは各個社での対応となる。集約化をすればコスト削減につながるはずだが、実現は難しい。仮に自治体が音頭を取れば、各社の疑心暗鬼も緩和されるかもしれない。
- ・タクシー事業者が存続できる要因の一つは認可事業であることにある。新規参入に制限がある。一方で、業界を取り巻く技術発展に伴い、例えばウーバーなどに席卷される危険性もある。

③ タクシー事業者 B

- ・タクシー業界の将来は益々厳しくなることが想定される。業界自体が消滅することはないが、事業者の淘汰は進むと思う。
- ・例えば二種免許や資格の取得等を支援する環境づくりについて、国や行政にお願いしたい。
- ・大きな問題の一つに、ドライバーの確保があげられる。AI や隊列走行の実現といった取り組みはなされているが、これらの実現には 10 年はかかり、足下での解決策にはならない。

